



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
FACULTAD DE INGENIERÍA EN CIENCIAS APLICADAS
CARRERA DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

TRABAJO DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
INGENIERO INDUSTRIAL

TEMA:

**“DISEÑO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN BASE A LA
NORMA NTE INEN – ISO 39001 PARA LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE
CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS BRISAS DEL MAR DE LA CIUDAD DE
IBARRA”**

AUTOR: JOSÉ LUIS ARREDONDO LLAMUCA

DIRECTOR: MSC. SANTIAGO MARCELO VACAS PALACIOS

IBARRA - ECUADOR

2022



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN
A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

En cumplimiento del Art. 144 de la Ley de Educación Superior, hago la entrega del presente trabajo a la Universidad Técnica del Norte para que sea publicado en el Repositorio Digital Institucional, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
CEDULA DE IDENTIDAD		1003019096	
APELLIDOS Y NOMBRES			
ARREDONDO LLAMUCA JOSÉ LUIS			
DIRECCIÓN			
Maldonado 13 – 51 entre Liborio Madera y Obispo César Mosquera			
EMAIL			
jlarredondol@utn.edu.ec			
Teléfono fijo	2953 – 234	Teléfono móvil	0996693250
DATOS DE LA OBRA			
TÍTULO		“DISEÑO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN BASE A LA NORMA NTE INEN – ISO 39001 PARA LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS BRISAS DEL MAR DE LA CIUDAD DE IBARRA”.	
AUTOR:		JOSÉ LUIS ARREDONDO LLAMUCA	
FECHA:		25/05/2022	
PROGRAMA:		<input checked="" type="checkbox"/> PREGRADO <input type="checkbox"/> POSTGRADO	
TÍTULO POR EL QUE OPTA:		INGENIERO INDUSTRIAL	
ASESOR / DIRECTOR:		MSC. SANTIAGO MARCELO VACAS PALACIOS	

2. CONSTANCIAS

El autor manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de esta y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 25 días del mes de mayo de 2022.

EL AUTOR:

.....
JOSÉ LUIS ARREDONDO LLAMUCA



UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE
FACULTAD DE INGENIERÍA EN CIENCIAS APLICADAS
CARRERA DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Ing. Santiago Marcelo Vacas Palacios MSc. Director del Trabajo de Grado desarrollado por el señor estudiante **JOSÉ LUIS ARREDONDO LLAMUCA**.

CERTIFICA

Que, el proyecto de trabajo de grado titulado **“DISEÑO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN BASE A LA NORMA NTE INEN – ISO 39001 PARA LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS BRISAS DEL MAR DE LA CIUDAD DE IBARRA”** ha sido elaborado en su totalidad por el estudiante **José Luis Arredondo Llamuca** bajo mi dirección, para la obtención del título de Ingeniero Industrial. Luego de ser revisada, considero que se encuentra concluido y cumple con las exigencias y requisitos académicos de la Facultad de Ingeniería en Ciencias Aplicadas, Carrera de Ingeniería Industrial, autoriza su presentación y defensa para que pueda ser juzgado por el tribunal correspondiente.

Ibarra, 25 de mayo de 2022.

ING. SANTIAGO MARCELO VACAS PALACIOS MSc.

DIRECTOR TRABAJO DE GRADO

DEDICATORIA

A Dios, por haberme ayudado en todo momento para poder alcanzar este objetivo tan importante que no es sino una más de sus misericordias.

A mi madre, por todo su apoyo, consejos y valores, que en su noble vida supo inculcarme para poder ser un hombre de bien, la extraño mucho.

A mi amada esposa Salito y a mi precioso hijo Sebastián, ambos, motor de mi vida, valió y siempre valdrá la pena todo esfuerzo y sacrificio hecho por y para ustedes, este logró también se lo merecen, mi bendecida familia.

José Luis Arredondo Llamuca

AGRADECIMIENTO

En primer lugar y por sobre todas las cosas a Dios, por la vida, la salud, los talentos y todo lo que ha provisto para poder palpar este triunfo.

A mi madre, valerosa guerrera, todo su esfuerzo puesto en mí, no fue en vano y sé que no le fallé.

A mi familia, Salito y Sebastián por todo el apoyo, su amor hace que no me rinda.

A mis padres espirituales, Pastores Néstor y Jennifer Saavedra, vuestro amor y apoyo incondicional hacia nuestra familia nos hace sentirnos sus hijos.

Al MSc. Santiago Marcelo Vacas Palacios, la Santa Biblia dice “Ningún proyecto prospera si no hay buena dirección; los proyectos que alcanzan el éxito son los que están bien dirigidos” – Proverbios 15:22 (SANTA BIBLIA, 2003); Sus conocimientos, guía y experiencia, dieron la acertada dirección en el desarrollo de la presente investigación, que su pasión por formar profesionales de calidad siga siempre en aumento.

A la Cooperativa de transporte de carga liviana BRISAS DEL MAR, por haberme permitido realizar este trabajo de investigación en tan prestigiosa organización.

José Luis Arredondo Llamuca

RESUMEN

La Seguridad Vial es una preocupación a nivel mundial, las estadísticas registran que cada año mueren millones de personas y otras sufren lesiones graves a causa de los accidentes de tráfico, provocando un impacto en la salud y en el aspecto socioeconómico de las personas. La Cooperativa de transporte de carga liviana Brisas del Mar de la ciudad de Ibarra, ha mantenido problemas en cuanto a Seguridad Vial, por lo que se diseñó un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial basado en la norma NTE INEN – ISO 39001, donde se elaboró y organizó las actividades que ayudarán al aseguramiento de la mejora continua.

En esta investigación se presentan cuatro capítulos: El Capítulo I muestra la problemática de la organización, el planteamiento de los objetivos general y específicos, así como la justificación, el alcance, la metodología y métodos a utilizar en el desarrollo de la investigación.

Con respecto al Capítulo II, se fundamenta el marco teórico y legal en base a fuentes bibliográficas referente a conceptos, normativas nacionales e internacionales, así como información estadística relevante respecto al tema.

En el Capítulo III, se realiza el diagnóstico situacional de la operadora de transporte mediante la utilización de un registro de auditoría inicial basado en los requisitos de la norma, obteniendo como resultado un 0,89%, evidencia de un nivel de cumplimiento bajo significando la necesidad de un sistema de gestión de la seguridad vial.

Finalmente, en el Capítulo IV se diseña la propuesta del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial basado en la norma y el ciclo PHVA, realizando una nueva evaluación mediante un registro de auditoría final obteniendo un 60,29% de cumplimiento lo que significa un nivel de desempeño alto, además se propone el plan de acción con el cual permitirá a la organización alcanzar el 100% de cumplimiento una vez que el modelo de gestión sea implementado.

ABSTRACT

Road Traffic Safety is a worldwide concern, statistics record that every year millos of people die and others suffer serious injuries due to traffic accidents, causing an impact on the health and socioeconomic aspecto of people. The Brisas del Mar Light Cargo Transport Cooperative in the city of Ibarra has had problems in terms of Road Traffic Safety, for which a Road Traffic Safety Management System was designed based on the NTE INEN – ISO 39001 standard, where elaborated and organized the activities that will help ensure continuos improvement.

In this investigation four chapters are presented: Chapter I, shows the problems of the organization, the approach of the general and specific objetives, as well as the justification, scope, methodology and methods to be used in the development of the investigation.

With respect to Chapter II, the theoretical and legal framework is based on bibliographic sources refering to concepts, national and international regulations, as well as relevant statical infomation on the subject.

In Chapter III, the situational diagnosis of the transport operator is carried out through the use of an initial audit checklist base on the requirements of the standard, obtaining as a result 0,89% evidence of a low level of compliance, meaning the need for a Road Traffic Safety Management System.

Finally, in Chapter IV, the proposal for the Road Traffic Safety Management System based on the standard and the PHVA cycle is designed, carrying out a new evaluation through a final audit checklist, obtaining 60,29% compliance, which means a level of high performance, in addition, the action plan is proposed with which it will allow the organization to reach 100% compliance once the management model is implemented.

Contenido

CONSTANCIAS	ii
CERTIFICADO DEL TUTOR	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN.....	vi
ABSTRACT	vii
CAPÍTULO I.....	24
1. INTRODUCCIÓN.....	24
1.1. PROBLEMA	24
1.2. OBJETIVOS	25
1.2.1. Objetivo General	25
1.2.2. Objetivos Específicos.....	25
1.3. ALCANCE	25
1.4. JUSTIFICACIÓN	25
1.5. METODOLOGÍA.....	27
1.5.1. Enfoque Cuantitativo.....	28
1.5.2. Enfoque Cualitativo.....	28
1.5.3. Tipos de Investigación	28
1.5.3.1. Investigación Documental y Bibliográfica	28
1.5.3.2. Investigación de Campo	28

1.5.3.3. Investigación descriptiva	29
1.5.4. Métodos de Investigación.....	29
1.5.4.1. Método Inductivo.....	29
1.5.4.2. Método Deductivo	29
CAPÍTULO II	30
2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	30
2.1. Seguridad	30
2.2. Seguridad Vial (SV)	30
2.3. Sistema de Gestión (SG).....	30
2.4. Sistema de Gestión de la SV.....	30
2.5. Estructura de la norma NTE INEN – ISO 39001	30
2.6. Ciclo PHVA NTE INEN – ISO 39001	32
2.6.1. Planificar	32
2.6.2. Hacer	32
2.6.3. Verificar	33
2.6.4. Actuar	33
2.7. Beneficios del uso de la Norma NTE INEN – ISO 39001	33
2.8. Organizaciones e Instituciones que han implementado la Norma ISO 39001	34
2.9. Accidentes	34
2.10. Accidente de tránsito.....	35
2.11. Accidente de trabajo.....	35

2.12.	Accidente de tránsito in itinere	35
2.13.	Accidente de tránsito en misión o in misio	35
2.14.	Accidentes de tránsito a nivel mundial	36
2.15.	Accidentes de tránsito en el Ecuador	36
2.16.	Causas de los Accidentes	37
2.16.1.	Factor humano	37
2.16.2.	Factor vehículo	38
2.16.2.1.	Seguridad Activa	39
2.16.2.2.	Seguridad Pasiva.....	39
2.16.3.	Factor vía.....	40
2.17.	Consumo de sustancias que alteran la percepción al conducir: alcohol y drogas	41
2.17.1.	El alcohol.....	41
2.17.2.	Las drogas	41
2.18.	Indicadores de siniestros viales.....	42
2.18.1.	Descripción del cálculo de los indicadores de siniestralidad	43
2.19.	Tasa de mortalidad e Índice de letalidad en el Ecuador.....	43
2.20.	Índice de motorización y accidentabilidad.....	45
2.21.	Matriz de Riesgos o Probabilidad de Impacto	46
2.22.	Marco Legal, Normativo y Reglamentario	47
2.22.1.	Constitución de la República del Ecuador 2008	47

2.22.2. Plan nacional toda una vida 2017 – 2021	47
2.22.3. Plan operativo pacto nacional por la seguridad vial 2017.....	48
2.22.4. Plan Mundial de la ONU para el segundo decenio de acción para la seguridad vial 2021 – 2030.	48
2.22.5. Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito SV 2021 (LOTTTSV)	49
2.22.6. Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y SV.....	50
2.22.7. Reforma al Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y SV 2016	51
2.22.8. Resolución N° 032-DIR-2012-ANT “Reglamento específico para el transporte comercial de carga liviana y mixto de la República del Ecuador”	51
2.22.9. Resolución N° ANT-NACDSGRDI18-029 “Implementación del sistema de estadísticas de tránsito SINET para la Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales”	52
2.22.10. Resolución N° 025 – ANT – DIR – 2019 “Reglamento de Revisión Técnica Vehicular”	53
2.22.10.1. Revisión Técnica Vehicular (RTV)	53
2.22.10.2. Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV)	54
2.22.11. Resolución N° ANT-NACDSGRDI18-038 “Plazo de ampliación de la vida útil de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre público y comercial y además de las unidades vehiculares de propiedades de las escuelas de capacitación para conductores profesionales y no profesionales”	55

2.22.12. Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN 034 (RTE) “Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores”.....	56
2.22.13. Requisitos legales para que los conductores profesionales puedan ejercer en la modalidad de carga liviana.....	57
2.22.13.1. Artículo 90, Requisitos para conducir	57
2.22.13.2. Artículo 92, Licencia de Conducir.....	57
2.22.13.3. Artículo 93, Requisitos para el otorgamiento de la Licencia por primera vez	58
2.22.13.4. Artículo 94, Rendición de Pruebas	58
2.22.13.5. Artículo 97, Otorgamiento de licencias de conducir	58
2.22.13.6. Artículo 98.c, Incentivos por buenas prácticas de conducción	59
2.22.14. Estatutos y Reglamento Interno de la Cooperativa de transporte Brisas del Mar	61
2.22.15. Instituciones que regulan legalmente el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a nivel nacional y Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales (GAD’S).....	61
2.22.15.1. Agencia Nacional de Tránsito (ANT).....	61
2.22.15.2. Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD’S).....	62
2.22.15.3. Movilidad del Norte Empresa Pública (MOVIDELNOR E.P.)	63
2.22.16. Manejo de la información documentada del sistema de gestión de la seguridad vial (SGSV) NTE INEN – ISO 39001	64

2.22.16.1. Codificación de documentos.....	65
CAPÍTULO III	67
3. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE LA OPERADORA DE TRANSPORTE	67
3.1. Descripción general de la operadora de transporte.....	67
3.1.1. Introducción	67
3.1.2. Reseña Histórica.....	67
3.1.3. Datos Generales.....	71
3.1.4. Ubicación	72
3.1.4.1. Macro ubicación	72
3.1.4.2. Micro Ubicación	73
3.1.5. Servicios	73
3.2. Fundamentación estratégica	74
3.2.1. Misión.....	74
3.2.2. Visión	74
3.2.3. Objetivos	74
3.2.3.1. Objetivo general.....	74
3.2.3.2. Objetivos Específicos	74
3.2.4. Valores y principios	75
3.2.4.1. Valores	76
3.2.4.2. Principios	76
3.2.5. Estructura Organizativa.....	77

3.2.5.1. Estructura interna.....	77
3.2.6. Descripción de vehículos de la Cooperativa BRISAS DEL MAR	77
3.3. Accidentes registrados en la Cooperativa de transporte Brisas del Mar	78
3.4. Diagrama Ishikawa de accidentes de tránsito por causas probables en Ecuador	79
3.5. Diagnóstico de situación actual evaluando sistema de gestión de la seguridad vial basado en la norma NTE INEN – ISO 39001 a la Cooperativa de Transporte BRISAS DEL MAR	80
3.5.1. Resultados obtenidos de la auditoría inicial para el diagnóstico de situación actual.....	80
3.5.2. Análisis de resultados obtenidos de la auditoría inicial	81
3.5.2.1. Contexto de la organización (Capítulo 4).....	82
3.5.2.2. Liderazgo (Capítulo 5)	84
3.5.2.3. Planificación (Capítulo 6)	85
3.5.2.4. Soporte (Capítulo 7)	87
3.5.2.5. Operación (Capítulo 8).....	88
3.5.2.6. Evaluación del desempeño (Capítulo 9).....	88
3.5.2.7. Mejora (Capítulo 10).....	89
CAPÍTULO IV	91
4. DISEÑO DE LA PROPUESTA.....	91
4.1. Plan de mejora del sistema de gestión de la seguridad vial.....	91
4.2. Contexto de la organización (Capítulo 4).....	105

4.2.1. Conocimiento de la organización y su contexto	105
4.2.1.1. Análisis de los factores internos	105
4.2.1.2. Análisis de los factores externos	106
4.2.1.3. Matriz FODA	110
4.2.2. Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas	
111	
4.2.3. Determinación del alcance del sistema de gestión de la seguridad vial	
112	
4.2.4. Sistema de gestión de la seguridad vial	112
4.3. Liderazgo (Capítulo 5).....	112
4.3.1. Liderazgo y compromiso	112
4.3.2. Política	113
4.3.3. Roles, responsabilidades y autoridades en la organización	113
4.4. Planificación (Capítulo 6).....	114
4.4.1. Acciones para tratar riesgos y oportunidades	114
4.4.2. Indicadores de desempeño en SV	115
4.4.3. Objetivos de SV y planificación para lograrlos	118
4.5. Soporte (Capítulo 7)	118
4.5.1. Coordinación.....	118
4.5.2. Recursos	118
4.5.3. Competencia	118
4.5.4. Toma de Conciencia.....	118

4.5.5. Comunicación	119
4.5.6. Información documentada	119
4.6. Operación (Capítulo 8)	120
4.6.1. Planificación y control operacional.....	120
4.6.2. Preparación y respuesta a las emergencias	122
4.7. Evaluación del desempeño (Capítulo 9).....	122
4.7.1. Seguimiento, medición, análisis y evaluación	122
4.7.2. Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico	122
4.7.3. Auditoría interna	123
4.7.4. Revisión por la directiva	123
4.8. Mejora (Capítulo 10)	123
4.8.1. No conformidades y acciones correctivas.....	123
4.8.2. Mejora continua	123
4.8.3. Presupuesto para la implementación del SGSV.....	124
4.8.4. Evaluación del diseño del sistema de gestión de la seguridad vial	128
CONCLUSIONES	130
RECOMENDACIONES	131
BIBLIOGRAFÍA.....	132
ANEXOS.....	138
Anexo 1. Resolución N° 025 – ANT – DIR – 2019 “Reglamento de Revisión Técnica Vehicular”	138

Anexo 2. Registro de evaluación de auditoría inicial del sistema de gestión de la seguridad vial basado en la norma NTE INEN – ISO 39001.....	144
Anexo 3. Matriz de necesidades y expectativas de las partes interesadas.	164
Anexo 4. Matriz de Identificación y Evaluación de Requisitos Legales	168
Anexo 5. Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial de la Cooperativa de transporte “Brisas del Mar”.....	177
Anexo 6. Mapa de Procesos	192
Anexo 7. Macroprocesos.....	193
Anexo 8. Caracterizaciones.....	194
Anexo 9. Política de asignación de recursos	202
Anexo 10. Política de Mantenimiento Vehicular.	203
Anexo 11. Política Laboral.....	204
Anexo 12. Política de Procesos Internos.	205
Anexo 13. Política de Actualización de la Información.....	206
Anexo 14. Política de Comunicación Interna y externa.....	207
Anexo 15. Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.	208
Anexo. 16. Organigrama Estructural.....	209
Anexo 17. Matrices de Puestos de Trabajo.	210
Anexo 18. Matriz de Riesgos	219
Anexo 19. Matriz de Oportunidades.	222
Anexo 20. Indicadores de Desempeño en Seguridad Vial.	224
Anexo 21. Objetivos de la Seguridad Vial y Planificación para lograrlos.....	227

Anexo 22. Matriz de Capacitación Interna y Externa.	230
Anexo 23. Registro de Capacitaciones.....	234
Anexo 24. Procedimiento para Elaboración y Control Documental.	235
Anexo 25. Lista Maestra de Documentos.	251
Anexo 26. Proceso de Recepción de Flete.	254
Anexo 27. Proceso de Coordinación de Unidades.	255
Anexo 28. Proceso de Control de Cumplimiento.....	256
Anexo 29. Proceso de Transporte.	257
Anexo 30. Proceso de Preparación y Respuesta a Emergencias, Accidentes e Incidentes de Tráfico.	258
Anexo 31. Proceso de Facturación y Cobro.....	263
Anexo 32. Proceso de Evaluación y Selección de Proveedores.....	264
Anexo 33. Proceso de Investigación de Accidentes de Tráfico.	265
Anexo 34. Registro de Cumplimiento del Conductor y Vehículo antes del Flete.	266
Anexo 35. Autorización de Salida de Vehículos.....	269
Anexo 36. Hoja de Recepción de Flete.	270
Anexo 37. Hoja de Movilización Diaria.	271
Anexo 38. Control de Mantenimiento.....	272
Anexo 39. Ruto Gramas.	273
Anexo 40. Solicitud de Evaluación de Proveedor.....	274
Anexo 41. Requisitos para Proveedores.....	275

Anexo 42. Información de Proveedor.	276
Anexo 43. Selección de Proveedor.	277
Anexo 44. Registro de Sugerencias y Quejas de las Partes Interesadas.	278
Anexo 45. Producto o Servicio No Conforme.	279
Anexo 46. Registro de Investigación de Accidentes de Tráfico.	280
Anexo 47. Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico.	281
Anexo 48. Plan de Auditoría Anual.	284
Anexo 49. Lista de Hallazgos de Auditoría Interna.	285
Anexo 50. Procedimiento de Revisión por la Dirección.	286
Anexo 51. Análisis de Causas y Planes de Acción: Correctivo, Preventivo y Mejora. 290	
Anexo 52. Registro de Evaluación de Auditoría Final.....	291

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	31
Estructura de la Norma NTE INEN - ISO 39001.....	31
Tabla 2.....	36
Número de siniestros, lesionados y fallecidos en sitio por accidentes de tránsito en Ecuador.....	36
Tabla 3.....	42
Indicadores de siniestros de tránsito.....	42
Tabla 4.....	44
Tasa de mortalidad e Índice de letalidad por siniestros de tránsito en Ecuador.....	44
Tabla 5.....	45
Índices de motorización y accidentabilidad por siniestros de tránsito en Ecuador	45
Tabla 6.....	55
Normativa para realizar la RTV por los CRTV autorizados por la ANT	55
Tabla 7.....	56
Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores.....	56
Tabla 8.....	68
Socios Fundadores y Vehículos de la Pre-Cooperativa Brisas del Mar.....	68
Tabla 9.....	71
Número de Unidad y tipo de licencia de conducir	71
Tabla 10.....	71

Datos Generales de la operadora de transporte	71
Tabla 11.....	78
Accidentes de tránsito ocurridos en la Cooperativa Brisas del Mar	78
Tabla 12.....	81
Valoración de los porcentajes de cumplimiento	81
Tabla 13.....	81
Resultados de la auditoría inicial del sistema de gestión de la SV	81
Tabla 14.....	92
Plan de mejora del sistema de gestión de la seguridad vial para la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR	92
Tabla 15.....	106
Análisis de factores internos de la Cooperativa Brisas del Mar.....	106
Tabla 16.....	107
Análisis de los factores externos mediante matriz PESTEL	107
Tabla 17.....	110
Matriz FODA - Cooperativa Brisas del Mar.....	110
Tabla 18.....	114
Criterios para el dimensionamiento y valoración de riesgos y oportunidades	114
Tabla 19.....	116
Indicadores de exposición al riesgo	116
Tabla 20.....	116

Indicadores de resultado.....	116
Tabla 21.....	117
Indicadores de seguridad intermedios.....	117
Tabla 22.....	124
Presupuesto económico para implementación SGSV.....	124
Tabla 23.....	128
Resultados Auditoría Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.....	128
Tabla 24.....	207
Medios de comunicación interna y externa.....	207

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Número de siniestros, lesionados y fallecidos en sitio por accidentes de tránsito	37
Figura 2. Tasa de mortalidad e Índice de letalidad por siniestros de tránsito	44
Figura 3. Índices de motorización y accidentabilidad por siniestros de tránsito en Ecuador.....	45
Figura 4. Matriz de riesgos según la Norma ISO 31000.....	47
Figura 5 Jerarquización de Información documentada NORDOM ISO 10013:2021 ..	65
.....	72
Figura 6. Ubicación de la Cooperativa de transporte Brisas del Mar Ibarra – Ecuador	72
Figura 7. Ubicación de la Cooperativa de transporte Brisas del Mar en la ciudad de	

Ibarra	73
Figura 8. Flota vehicular Cooperativa BRISAS DEL MAR	78
Figura 9. Diagrama de Ishikama de causas de accidentes de tránsito	79
Figura 10. Porcentaje inicial de cumplimiento de los requisitos de la norma NTE INEN - ISO 39001 en la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR.	82
Figura 11. Ciclo Deming	92
Figura 12. Comparativo de Porcentaje de cumplimiento inicial y final de los requisitos de la norma NTE INEN - ISO 39001	129
Figura 13. Diferencia del porcentaje de cumplimiento entre la auditoría inicial y final	129

CAPÍTULO I

1. INTRODUCCIÓN

1.1. PROBLEMA

A nivel mundial los accidentes de tráfico han conllevado un gran problema, causando la muerte de las personas, así como lesiones graves y daños a terceros.

En los últimos cinco años la Cooperativa Brisas del Mar, ha tenido varios problemas inherentes a las actividades del proceso productivo que se realizan en la operadora de transporte, siendo uno de ellos los accidentes de tránsito acontecidos por factores humano, entorno vial y vehicular, y estos han causado algunos inconvenientes como:

- Demandas judiciales.
- Suspensiones de servicio por parte de la autoridad competente.
- Desprestigio de la empresa.
- Pérdidas de clientes.
- Perjuicios económicos, y
- Amenazas de liquidación de la operadora.

La responsabilidad de la correcta aplicación de la seguridad vial no sólo le pertenece a las instituciones públicas y privadas, sino también de las organizaciones que prestan el servicio de transporte.

Para enfrentar esta problemática en la Cooperativa de transporte Brisas del Mar, se propone diseñar el sistema de gestión de la seguridad vial basado en la Norma NTE INEN – ISO 39001 la cual permitirá elaborar la documentación pertinente en cuanto a reducir los accidentes de tráfico, pérdidas de salud y socioeconómicas por causa de estos, y además permitirá que la imagen corporativa de la organización tenga un nivel más elevado y pueda diferenciarse de la competencia.

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo General

Diseñar un sistema de Gestión de la seguridad vial basado en la Norma NTE INEN ISO 39001, que permita reducir la incidencia y los riesgos derivados de los accidentes de tráfico en la Cooperativa Brisas del Mar.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Sustentar el marco teórico mediante fuentes bibliográficas referente a seguridad vial y fundamentos de la Norma NTE INEN – ISO 39001.
- Realizar el diagnóstico actual en la Cooperativa Brisas del Mar, para conocer el estado actual en base a los requerimientos planteados en la Norma NTE INEN – ISO 39001.
- Asegurar la mejora continua de la organización para alcanzar los requisitos de gestión de la seguridad vial basado en el Ciclo Deming.

1.3. ALCANCE

El presente estudio está enfocado en el Diseño del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial en base a la Norma NTE INEN – ISO 39001 para la Cooperativa Brisas del Mar, teniendo como principales beneficiarios de la investigación a los socios de la organización, con el propósito de reducir la incidencia y riesgos de los accidentes de tránsito que impacten en el aspecto socioeconómico y de salud ya que no cuenta con información documentada de procesos y procedimientos que contribuya a una planificación y control en la mitigación de los accidentes de tráfico. Una vez terminada la etapa de investigación se procederá a generar la documentación respectiva en cuanto se refiere a la norma desarrollada a través de una propuesta de mejora finalizando con las respectivas conclusiones y recomendaciones.

1.4. JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo de investigación tiene como finalidad y objetivo principal, el diseño

del sistema de gestión de la seguridad vial basado en la Norma NTE INEN – ISO 39001 para la Cooperativa “Brisas del Mar”, lo que permitirá tener la documentación pertinente en lo referente a reducir los accidentes de tráfico y las pérdidas socioeconómicas a consecuencia de los mismos, además será la primera organización en esta modalidad que se preocupe por obtener un sistema de seguridad vial, uniendo esfuerzos con las instituciones públicas y privadas encargadas de la movilidad y educación vial, así como también el incrementar su competitividad e imagen corporativa.

Según (ONU, 2011) en su Plan Mundial del Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2011 – 2020, indica que 1,3 millones de personas mueren a causa de los accidentes de tránsito y que el 90% de estas muertes ocurren en países de ingresos bajos y medianos, debemos considerar también que las lesiones que sufren las personas víctimas de estos siniestros generan una causa considerable en discapacidad (OMS, 2019).

Habiendo finalizado la agenda para el primer decenio, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptan la resolución 74/299 la cual hace mención del “mejoramiento de la seguridad vial mundial proclamando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030, con el objetivo ambicioso de reducir el número al menos un 50% de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito para 2030” (OMS, 2021)

El Ministerio de Obras Públicas juntamente con los actores de la seguridad vial, Estado y sociedad civil, acuerdan suscribir el 16 de agosto del año 2017, el Plan Operativo Pacto Nacional por la Seguridad Vial (Ministerio de Obras Públicas, 2017), en la que participaron instituciones públicas y privadas, organismos internacionales, federaciones de transporte y organizaciones, cuyos representantes generaron las ideas en la Mesa de Seguridad Vial para encaminar acciones emergentes para reducir la siniestralidad en el país.

La aceptación de esta norma por parte de la organización le permitirá administrar de

mejor manera un sistema de gestión de la seguridad vial que le brinde el beneficio de una mejora en su imagen corporativa y en un nivel de servicio mucho más alto, además de promover las buenas prácticas de seguridad vial en donde logre disminuir los accidentes de tránsito a largo plazo, pudiendo también reducir los costos que desembolsa la Cooperativa Brisas del Mar a las partes afectadas (socios y personas externas a la organización) en cada siniestro, la operadora de transporte podrá dirigir dichos recursos económicos a otros objetivos que ayuden al crecimiento de la institución, por último se convertirá en un gran aliado de las instituciones y organismos encargados de la seguridad vial que se preocupan por salvar la vida de conductores, pasajeros y usuarios de las vías.

El compromiso de las autoridades competentes en Transporte y Seguridad Vial es de mucha importancia, quienes busquen incentivar a las operadoras que hayan implantado este tipo de sistemas de gestión de la seguridad vial, como por ejemplo, estableciendo un distintivo llamado sello seguro que permita identificar a las organizaciones que posean este modelo y les permita obtener beneficios en el área de combustibles, repuestos, lubricantes, peajes, reducción de valores en especie de renovación de licencia de conducir, etc., con lo que promoverá a que se añadan más operadoras de transporte comprometidos con la reducción de la siniestralidad en las vías.

Para enfrentar esta problemática en la Cooperativa de transporte Brisas del Mar, se propondrá diseñar un sistema de gestión de la seguridad vial basado en la Norma NTE INEN – ISO 39001 la cual permitirá reducir los siniestros de tránsito y las pérdidas socioeconómicas y de salud a consecuencias de estos, y además permitirá que la imagen corporativa de la organización tenga un nivel más elevado y pueda diferenciarse de la competencia.

1.5. METODOLOGÍA

Para alcanzar los objetivos propuestos en este trabajo de investigación se determina la metodología que se aplicará para el desarrollo del presente estudio en la Cooperativa de

Transporte de carga en camiones y camionetas Brisas del Mar de la ciudad de Ibarra.

1.5.1. Enfoque Cuantitativo

La aplicación de este enfoque tiene por objeto seguir un orden secuencial y probatorio, ya que contiene aspectos medibles, es decir, la utilización de métodos estadísticos que nos ayudarán a comprender el problema y a diseñar el sistema de gestión propuesto.

1.5.2. Enfoque Cualitativo

También aplicará el enfoque cualitativo ya que se busca comprender los eventos que suceden en el mundo real, se refiere a que existe mucha información por parte de las personas que realizan sus actividades cotidianas dentro de la operadora de transporte, documentos internos de la organización, funciones de cada uno de los socios dentro de la Cooperativa de transporte, experiencias en el campo laboral que desempeñan, y toda la información que respecta a este enfoque.

1.5.3. Tipos de Investigación

1.5.3.1. Investigación Documental y Bibliográfica

La investigación documental se fundamenta en la información que se obtiene de la consulta del material de referencia como: documentos escritos y digitales (incluido audio y video). (Monroy Mejía, 2018)

En base a este concepto se levantará la información pertinente para desarrollar el estado del arte cuyo fundamento se basará en fuentes bibliográficas, artículos científicos y documentos que se refieran a las generalidades de la gestión de la Seguridad Vial.

1.5.3.2. Investigación de Campo

Como su nombre lo indica, es la que se realizará interactuando con los miembros de la organización en el lugar de trabajo donde ocurren las situaciones reales, esto nos permitirá explorar de manera exhaustiva y comprender cada aspecto correspondiente a las operaciones

de transporte que realiza la operadora.

1.5.3.3. Investigación descriptiva

Comprende el estudio de la situación actual de la operadora de transporte mediante una descripción, registro, análisis e interpretación de la información obtenida acerca de los conductores, vehículos y rutas, sirviendo de base para diseñar el Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

1.5.4. Métodos de Investigación

1.5.4.1. Método Inductivo

Según (Hernández Sampieri, 2014), indica que éste se basa en una lógica en la que explora y describe, y luego generar perspectivas teóricas, partiendo de lo particular para llegar a conclusiones generales. La ventaja de este método es utilizar algunas herramientas básicas como: la observación reiterada del mismo fenómeno, las encuestas y entrevistas con preguntas abiertas, formula algunas hipótesis para finalmente contrastar dicha información con la de otros estudios.

El presente estudio consiste en principios de sistemas de gestión de la seguridad vial, mediante el cual se procura buscar soluciones a diferentes problemas encontrados en el área de estudio.

1.5.4.2. Método Deductivo

Este método llega a concluir en usar los principios de forma general para obtener la conclusión deseada, en forma más simple, ir de lo general a lo particular.

CAPÍTULO II

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. Seguridad

Cuando nos referimos a seguridad, se la utiliza para denotar ausencia de peligro o riesgo, tener la sensación de confianza, implicando no tener temor o preocupación por algo o alguien. (FORO DE PROFESIONALES LATINOAMERICANOS DE SEGURIDAD, 2021)

2.2. Seguridad Vial (SV)

Factores y condicionantes de los accidentes e incidentes de tráfico, los cuales tienen un impacto, o potencial de tenerlo, en la muerte o heridas graves de las personas que se encuentran en la vía pública. (INEN, 2013)

2.3. Sistema de Gestión (SG)

Conjunto de elementos de una organización que interactúan en el establecimiento de políticas y objetivos, empleando los procesos que ayudarán a alcanzarlos. (INEN, 2013)

2.4. Sistema de Gestión de la SV

Este tipo de sistema busca que la organización pueda disminuir y, en última instancia eliminar las muertes y heridas graves originadas de los accidentes de tráfico, y que para alcanzar este objetivo la empresa puede utilizar el método PHVA el cual se enfoca en solucionar problemas con el propósito de generar la mejora continua en la organización. (INEN, 2013)

2.5. Estructura de la norma NTE INEN – ISO 39001

El documento empleado es la norma técnica ecuatoriana NTE INEN – ISO 39001 la cual es una traducción idéntica de la Norma Internacional ISO 39001:2012, adoptada por AENOR. Esta norma técnica ecuatoriana adoptada legalmente (por ser organismos miembros de ISO) se asemeja a las demás normas ISO, haciéndola compatible con otras que traten con sistemas de gestión, a continuación, mencionaremos su estructura:

Tabla 1

Estructura de la Norma NTE INEN - ISO 39001

ESTRUCTURA DE LA NORMA NTE INEN – ISO 39001	
<p>0. Introducción</p>	<p>7.4. Toma de conciencia.</p>
<p>1. Objeto y campo de aplicación</p>	<p>7.5. Comunicación.</p>
<p>2. Referencias normativas</p>	<p>7.6. Información documentada.</p>
<p>3. Términos y Definiciones</p>	<p>7.6.1. Generalidades.</p>
<p>4. Contexto de la organización</p> <p>4.1. Conocimiento de la organización y su contexto.</p> <p>4.2. Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas.</p> <p>4.3. Determinación del alcance del sistema de gestión de la SV.</p> <p>4.4. Sistema de gestión de la SV.</p>	<p>7.6.2. Creación de la información documentada.</p>
<p>5. Liderazgo</p> <p>5.1. Liderazgo y compromiso.</p> <p>5.2. Política.</p> <p>5.3. Roles, responsabilidades y autoridades en la organización.</p>	<p>7.6.3. Control de la información documentada.</p>
<p>6. Planificación</p> <p>6.1. Generalidades.</p> <p>6.2. Acciones para tratar riesgos y oportunidades.</p> <p>6.3. Indicadores de desempeño en SV.</p> <p>6.4. Objetivos de SV y planificación para lograrlos.</p>	<p>8. Operación</p> <p>8.1. Planificación y control operacional.</p> <p>8.2. Preparación y respuesta a las emergencias.</p>
<p>7. Soporte</p> <p>7.1. Coordinación.</p> <p>7.2. Recursos.</p> <p>7.3. Competencia.</p>	<p>9. Evaluación del desempeño</p> <p>9.1. Seguimiento, medición, análisis y evaluación.</p> <p>9.2. Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico.</p> <p>9.3. Auditoría interna.</p> <p>9.4. Revisión por la directiva.</p>
	<p>10. Mejora</p> <p>10.1. No conformidades y acciones correctivas.</p> <p>10.2. Mejora continua.</p>
	<p>ANEXO A. Guía de uso de esta Norma Internacional.</p>
	<p>ANEXO B. Trabajos internacionales relacionada con los sistemas de gestión de la seguridad vial.</p>
	<p>ANEXO C. Correspondencia entre la Normas ISO 39001:2012, ISO 9001:2008 e ISO 14001:2014.</p>
	<p>Bibliografía</p>

Fuente: (INEN, 2013)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

2.6. Ciclo PHVA NTE INEN – ISO 39001

2.6.1. Planificar

Capítulo 4. Contexto de la Organización: identifica el impacto organizacional mediante la SV, en relación con las necesidades y expectativas de las partes interesadas que han sido identificadas en el proceso de planificación, logrando determinar el alcance que tendrá la organización a través del modelo de gestión de la seguridad vial. (INEN, 2013)

Capítulo 5. Liderazgo: el compromiso de la alta dirección es acoger una visión a largo plazo que esté establecida por estrategias que permita tener la meta de eliminar las muertes y heridas graves, permitiendo que se dispongan de los recursos necesarios, se determine la política de SV, asignando al personal que existe dentro de la organización los diferentes roles, responsabilidades y autoridades que ayudarán a que este sistema de gestión de la seguridad vial pueda alcanzar los objetivos planteados. (INEN, 2013)

Capítulo 6. Planificación: los riesgos y oportunidades se determinan mediante la evaluación del cumplimiento actual de la organización, identificando los indicadores de desempeño en SV y poniendo énfasis en los más relevantes e importantes para la organización para la mejora de la seguridad vial. Se deben establecer objetivos de SV que en lo posible sean medibles y metas de SV que sean medibles en cada indicador de desempeño de SV, debiendo desarrollarse los planes de acción de acuerdo con la capacidad de la administración del modelo de la seguridad vial. (INEN, 2013)

2.6.2. Hacer

Capítulo 7. Soporte y Capítulo 8. Operación:

Se implementa y opera el sistema de gestión de la SV, garantizando la capacidad necesaria para alcanzar las funciones clave, de acuerdo con las acciones identificadas y llevadas a cabo, asegurando el logro de los objetivos y metas de la SV. (INEN, 2013)

2.6.3. Verificar

Capítulo 9. Evaluación del desempeño: el control y evaluación del desempeño en SV ejecutadas mediante auditorías internas y revisiones periódicas del sistema de gestión de la SV, permiten identificar oportunidades de mejora continua, logrando los resultados de SV, realizando los cambios necesarios en el mismo. (INEN, 2013)

2.6.4. Actuar

Capítulo 10. Mejora: la mejora continua del sistema de gestión de la SV se logra mediante la evaluación del desempeño de este, comparando objetivos, metas, conformidades y no conformidades, acciones correctivas a tomar y oportunidades de acciones preventivas, buscando reducir la incidencia y el riesgo de muerte y lesiones graves ocasionadas por accidentes de tráfico. (INEN, 2013)

2.7. Beneficios del uso de la Norma NTE INEN – ISO 39001

- Fomenta el comportamiento seguro en la organización.
- Genera planes con objetivo, metas e indicadores.
- Promueve la mejora continua.
- Reducción de accidentes laborales e incidentes relacionados con la conducción de vehículos al aumentar la seguridad vial.
- Reducción de pérdidas de horas, daños personales (lesiones y muertes) y materiales.
- Al contar con una Certificación en Seguridad Vial se logra construir una imagen de marca, convirtiéndose en un elemento diferenciador en un mercado cada vez más competitivo.
- Se crea un ambiente más óptimo y motivador para que los conductores trabajen con mejores resultados para la organización.
- Se reducen las pérdidas económicas derivadas de la atención médica por causa de accidentes de tránsito.

- Crea una garantía de seguridad vial para los trabajadores de la operadora.

2.8. Organizaciones e Instituciones que han implementado la Norma ISO 39001

En Ecuador aún son pocas las organizaciones que se han atrevido a mejorar sus empresas con este tipo de SGSV, en la que se aplica una estrategia en tiempo real, que ayudan a las organizaciones a identificar y controlar coherentemente los riesgos viales inherentes al transporte por carretera, permitiendo que los empleados que trabajan en estas empresas puedan desempeñarse de manera eficaz en su puesto de trabajo, colaborando así en la reducción de accidentes e incidentes de tránsito, asegurando el cumplimiento de todas las leyes y normativas en todo cuanto se refiere a la seguridad vial, a continuación mencionaremos las empresas que han implementado este tipo de sistema:

- Transesmeraldas (Transesmeraldas Internacional - TEISA, 2015).
- Transporte TOCARVI (Intedya, 2019).
- Sindicato de Choferes Profesionales Tarqui – Manta (Sindicato de Choferes Tarqui, 2021).

2.9. Accidentes

Es un evento imprevisto y en la mayoría de las ocasiones de manera involuntaria o no deseado, que generalmente desemboca en daños a bienes, lesiones, o consecuencias tan negativas como incluso la muerte de seres vivos.

Los accidentes en la mayoría de las veces, ocurren por falta de prevención, es decir, que se puede evitarlos tomando los recaudos necesarios para que estos no sucedan, básicamente estaríamos diciendo que los accidentes se producen por errores comunes cometidos por acción u omisión, se los podría evitar si tomáramos en cuenta la observancia y discernimiento del entorno en el que nos encontremos, y en la mayoría de las ocasiones, estos errores se convierten en una experiencia de aprendizaje para no volverlos a cometer. (RED PROTEGER, 2011)

2.10. Accidente de tránsito

Este tipo de accidentes se producen en las vías de manera súbita e inesperada, cuyos elementos causantes de éstos son principalmente los actos irresponsables por parte de factores humanos, vehículos automotores, condiciones climatológicas, falta de señalización y buen estado de las carreteras, los cuales provocan en la mayoría de casos el fallecimiento de personas, y en otros, lesiones graves que llegan a dejar discapacidad en quienes sobreviven, sin dejar de lado las secuelas físicas y psicológicas, como también de asumir la responsabilidad de los costos por daños materiales a terceros, los cuales también dejan un gran perjuicio. (INEC Panamá, 2012)

Como consecuencia de este tipo de accidentes, la tasa de mortalidad y morbilidad llama considerablemente la atención, ya que sólo en el año 2019 en el Ecuador se produjeron 3 179 decesos y en la provincia de Imbabura 88 muertes como consecuencia de los accidentes de tránsito. (INEC, 2020)

2.11. Accidente de trabajo

Este se define como toda lesión corporal que un trabajador pueda tener, a consecuencia del trabajo que realice.

2.12. Accidente de tránsito in itinere

Es aquel que se produce cuando una persona se dirige desde su domicilio hasta su lugar habitual de trabajo y viceversa, es decir, cuando un trabajador habiendo terminado su jornada laboral se dirige hacia su casa por la ruta que conduce frecuentemente.

2.13. Accidente de tránsito en misión o in misio

Debemos indicar que es aquel accidente de tránsito que un trabajador sufre durante el trayecto de viajar hacia un lugar planificado en el cumplimiento de su trabajo, siempre y cuando se encuentre dentro de su jornada laboral al momento que se encontraba viajando.

2.14. Accidentes de tránsito a nivel mundial

Según (ONU, 2011), de acuerdo con el informe mundial sobre la situación mundial de la seguridad vial, todos los años fallecen más de 1,2 millones de personas en las vías de tráfico en el mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales, en la mayoría de las regiones del mundo, la problemática de los accidentes de tránsito tiene un constante aumento cada año.

2.15. Accidentes de tránsito en el Ecuador

En Ecuador durante la década de 2009 – 2019 se han producido 307 489 accidentes de tránsito, los cuales han originado 231 536 víctimas y 23 790 fallecidos, con un parque automotor de 2 311 960 vehículos (INEC, 2020).

El aumento de vehículos en países con economías emergentes como el nuestro asocia una tasa de mortalidad alta por accidentes de tránsito, los vehículos ensamblados en el país tienen menos exigencia de poseer dispositivos de seguridad activa y pasiva que en otros países desarrollados como Estados Unidos y Europa, los cuales son necesarios para una mejor conducción y así disminuir los accidentes de tráfico.

Tabla 2

Número de siniestros, lesionados y fallecidos en sitio por accidentes de tránsito en Ecuador

Año	Número de siniestros	Número de lesionados	Número de fallecidos en sitio
2017	28 967	22 018	2 153
2018	25 530	19 858	2 151
2019	24 595	19 999	2 180
2020	16 972	13 099	1 591
2021	15 393	12 540	1 510

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

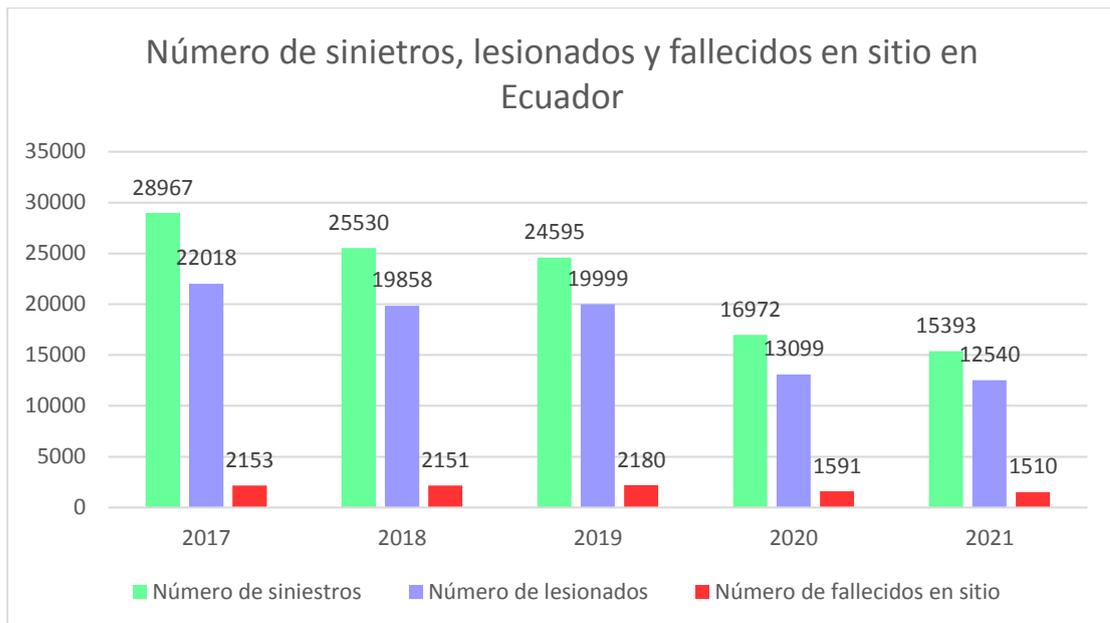


Figura 1. Número de siniestros, lesionados y fallecidos en sitio por accidentes de tránsito

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

2.16. Causas de los Accidentes

2.16.1. Factor humano

Circular de una manera segura y anticiparse para evitar accidentes de tránsito, depende exclusivamente de cada persona, para esto debemos tomar en cuenta que para ello hay que descansar lo suficiente, evitar comidas excesivas especialmente las de alto contenido en grasa, algo muy importante es no conducir si se ha ingerido bebidas alcohólicas o peor aún, si se encuentra bajo el efecto de drogas o sustancias estupefacientes, planificar el itinerario de viaje y llegar con antelación al trabajo o cualquier cita y conducir en el rango de velocidad establecido por las autoridades de tránsito respetando la señalización en la vía pública, son excelentes maneras de evitar accidentes de tránsito.

Ahora, mencionaremos algunas recomendaciones extras al momento de conducir un automotor donde debemos tener muy presente, reducir la velocidad en las siguientes situaciones:

- Ante la presencia de peatones o animales en la vía pública.
- Al aproximarse a pasos de peatones.
- Al aproximarse a un autobús en situación de parada.
- Al circular por pavimento deslizante o que pueda ser proyectado (por ejemplo, gravilla, agua, aceite, barro, etc.).
- Al aproximarse a pasos a nivel, glorietas (redondeles) e intersecciones.
- En caso de deslumbramiento.
- En caso de niebla densa, lluvia intensa, nieve y nubes de polvo o humo.
- Para garantizar nuestra propia seguridad.
- Prestar especial atención a ciclistas, ciclomotores y motocicletas, los cuales muchas veces se sitúan en ángulos muertos del vehículo y en su gran mayoría no cuentan con luces de posición donde no es posible verlos. (Ramírez Soriano, 2020, pág. 18).

Malas prácticas por parte del factor humano:

- Utilizar el teléfono móvil o programar el GPS mientras se conduce.
- Beber alcohol o consumir drogas.
- No utilizar el cinturón de seguridad y peor aún no pedir que los ocupantes se lo coloquen.
- No respetar la señalización en la vía pública.
- Realizar comidas copiosas, pesadas o ricas en grasas.
- Automedicarse fármacos y peor aún sustancias psicotrópicas afectando la conducción.

2.16.2. Factor vehículo

La seguridad en un vehículo puede ser de dos tipos, seguridad activa y pasiva.

2.16.2.1. Seguridad Activa

Según Truyols Matéu & Martínez Osorio Chana (2007) “es la encargada de evitar, dentro de lo posible, situaciones de riesgo que pueden provocar accidentes. El diseño inicial del vehículo es uno de los factores más influyentes en su estabilidad, independientemente de los elementos adicionales que incorpore” (pág. 59), para ello mencionaremos los elementos que hace parte de la seguridad activa:

- Sistema de frenos: Antilock Brake System (ABS), Electronic Brake Distribution (EBD), Brake Assistant System (BAS).
- Control de Tracción: Traction Control System (TCS).
- Luces.
- Control de estabilidad: Electronic Stability Program (ESP).
- Bloqueo del diferencial: Electronic Differential System (EDS).
- Ergonomía.

2.16.2.2. Seguridad Pasiva

Los sistemas de seguridad pasiva actúan cuando se produce un accidente, y son los encargados de proteger a los ocupantes del vehículo en estas circunstancias, los cuales veremos a continuación con más detalle:

- Cinturones de seguridad.
- Cojín de aire (airbag).
- Asientos y apoya cabezas.
- Interruptor inercial.
- Zonas de absorción de impactos (guarda choques).
- Habitáculo indeformable.
- Espejos retrovisores abatibles. (Truyols Matéu & Martínez Osorio Chana, seguridad vial, 2007, págs. 59-63).

Además, el vehículo debe estar en las mejores condiciones posibles, una de las áreas importantes es el habitáculo, el cual debe estar preparado para los desplazamientos a realizarse en el vehículo y aún más, si va a emplearse para extensas horas de trabajo, éste debe estar regulado a las condiciones termo higrométricas del vehículo, de acuerdo con las necesidades de los ocupantes del vehículo, normalmente la temperatura ideal en el habitáculo debe oscilar entre los 20 a 22°C y nunca por debajo de los 18°C.

Como recomendaciones finales deberemos:

- Revisar las condiciones de orden y limpieza del vehículo.
- Realizar la reparación inmediata del vehículo al detectar cualquier deficiencia en el mismo.
- Llevar siempre los recambios imprescindibles en el vehículo, tales como: rueda de repuesto en perfectas condiciones junto con las herramientas para su recambio, juego de luces, triángulos de avería, chalecos reflectantes. (Ramírez Soriano, 2020, pág. 23)

2.16.3. Factor vía

“Al circular por una vía en mal estado o en un tramo peligroso, debes aumentar la prudencia durante la conducción”. (Ramírez Soriano, 2020, pág. 29)

Se debe mencionar que el conductor en el momento de operar un automotor está sometido a situaciones de gran tensión, por lo que siempre tiene que mantener la atención en la circulación, anticiparse a los movimientos de los demás (conducción defensiva), utilizar los estacionamientos designados o autorizados en el área, utilizar las luces intermitentes con anticipación al momento de realizar cualquier maniobra sin que esta sea peligrosa para los demás usuarios de la vía, respetar las prioridades de paso y los semáforos, y finalmente indicar que por ningún motivo el conductor debe distraerse ya que esta causa es una de las más frecuentes de accidentes de tránsito.

Tomemos en cuenta que el cansancio y somnolencia, conductas indiferentes tales como, colocarse el cinturón de seguridad, cambiar la emisora de radio, encender un cigarrillo, hablar por el teléfono móvil, hablar y mirar al acompañante, consultar el GPS, mirar el paisaje o un accidente en la vía, todo esto y muchos otros distractores mientras se encuentra el automotor en marcha; el uso de fármacos, alcohol y drogas alteran los niveles de alerta y de conciencia en algunos otros casos. (Ramírez Soriano, 2020, pág. 25)

2.17. Consumo de sustancias que alteran la percepción al conducir: alcohol y drogas

2.17.1. El alcohol

Al referirnos acerca del consumo de alcohol al conducir un automotor nos estamos refiriendo a una sustancia catalogada como depresora, que altera el sistema nervioso central, lo que quiere decir que produce una disfunción aguda y crónica del cerebro, presentando alteraciones en la memoria y en sus funciones, los primeros efectos del consumo de esta sustancia son estimulantes y finalmente se convierten en depresivos. (Truyols Matéu & Sampedro Rodriguez, Fundamentos de la seguridad vial, 2011)

Según la Organización Panamericana de la Salud (OPS), el consumo de alcohol aun cuando sea en cantidades muy pequeñas aumenta el riesgo de causar siniestros viales, ya que conducir bajo los efectos de esta sustancia puede ocasionar consecuencias negativas para el conductor, los pasajeros, los usuarios de la vía e incluso en bienes públicos y privados, además se debe tener muy presente que el riesgo de sufrir un siniestro mortal al conducir un automotor bajo los efectos del alcohol es de 17 veces más que cuando maneja sobriamente. (Organización Panamericana de la Salud, 2017)

2.17.2. Las drogas

Las drogas que se han encontrado en personas que han causado accidentes de tránsito son: opiáceos (heroína), cannabis (marihuana), cocaína, éxtasis y anfetaminas, y al igual que el

alcohol son un grave factor de riesgo para la conducción de un automotor, debiendo tomar en cuenta que estas sustancias son depresoras del sistema nervioso, sus principales efectos al consumirlos son la disminución de la capacidad de reacción del conductor, afectan su concentración y los reflejos y además generan una falsa sensación de control al conducir un vehículo, el resultado de ello es descoordinación, falta de reflejos y dificultades para ver y oír (Truyols Matéu & Sampedro Rodríguez, Fundamentos de la seguridad vial, 2011)

Según la ANT el 7,5% de los siniestros de tránsito son causados por conducir bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos. (ANT, 2018)

2.18. Indicadores de siniestros viales

Según (Universidad Nacional de Chimborazo, 2019), presenta los siguientes indicadores que se resumen en la Tabla 3:

Tabla 3

Indicadores de siniestros de tránsito

Indicador	Concepto	Fórmula de cálculo
Tasa de mortalidad (T_m)	Personas fallecidas por cada 100000 habitantes.	$Tm = \frac{NF}{PEaño} \times 100000$
Índice de letalidad (I_{lt})	Defunciones por cada 1000 víctimas.	$Ilt = \frac{NF}{FyL} \times 1000$
Índice de motorización (I_{mt})	Vehículos por cada 1000 habitantes.	$Imt = \frac{NV}{PEaño} \times 1000$
Índice de accidentabilidad (I_{at})	Siniestros que se han producido por cada 1000 vehículos.	$Iat = \frac{NAv}{NV} \times 1000$

Fuente: (Universidad Nacional de Chimborazo, 2019)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

De donde:

NF : número de fallecidos.

$PE_{\text{año}}$: población de un determinado año.

FyL : cantidad de fallecidos y lesionados.

NV : número de vehículos.

NA_V : número de siniestros con víctimas.

2.18.1. Descripción del cálculo de los indicadores de siniestralidad

A continuación, explicaremos de qué manera se debe realizar el cálculo para cada indicador de siniestralidad utilizando la información del Instituto Nacional de Estadística y Censos, dicho esto, entonces cada indicador se calcula así:

- **Tasa de mortalidad (T_m):** cuya ecuación usa el número de personas fallecidas dividido para la población del año analizado por cada 100000 habitantes;

$$T_m = \frac{NF}{PE_{\text{año}}} \times 100000$$

- **Índice de letalidad (I_{lt}):** se calcula entre el número de fallecidos y la sumatoria del número de fallecidos y lesionados por cada 1000 víctimas;

$$I_{lt} = \frac{NF}{FyL} \times 1000$$

- **Índice de motorización (I_{mt}):** cuyo resultado se obtiene de dividir entre el número de vehículos y población del año analizado por cada 1000 habitantes; e,

$$I_{mt} = \frac{NV}{PE_{\text{año}}} \times 1000$$

- **Índice de accidentabilidad (I_{at}):** el cual se calcula mediante la división entre el número de siniestros con víctimas y el número de vehículos por cada 1000 vehículos.

$$I_{at} = \frac{NA_V}{NV} \times 1000$$

2.19. Tasa de mortalidad e Índice de letalidad en el Ecuador

En la Tabla 4 se muestra un análisis comprobatorio de estos indicadores dentro de

nuestro país entre los años 2017 al 2021, de este último tan solo hasta el mes de septiembre apreciaremos la tasa de mortalidad e índice de letalidad ocurridos en el Ecuador.

Tabla 4

Tasa de mortalidad e Índice de letalidad por siniestros de tránsito en Ecuador

Año	Tasa de mortalidad	Índice de letalidad	Número de siniestros	Número de lesionados	Número de fallecidos en sitio	Población en determinado año
	(fallecidos por cada 100 000 habitantes)	(fallecidos por cada 1000 víctimas)				
2017	12,83	89,07	28967	22018	2153	16777000
2018	12,64	97,73	25530	19858	2151	17023000
2019	12,62	98,29	24595	19999	2180	17268000
2020	9,09	108,30	16972	13099	1591	17511000
2021	8,48	107,47	15393	12540	1510	17815899

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

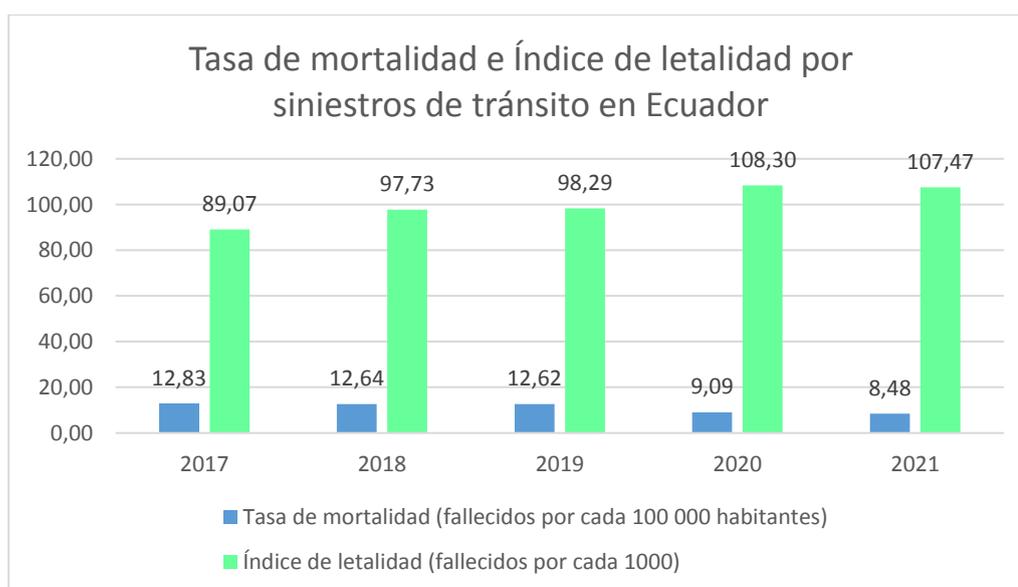


Figura 2. Tasa de mortalidad e Índice de letalidad por siniestros de tránsito

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

2.20. Índice de motorización y accidentabilidad

Para poder tener un panorama completo de los indicadores de siniestralidad en nuestro país, procederemos a mostrar en la Tabla 5 los índices de motorización y accidentabilidad:

Tabla 5

Índices de motorización y accidentabilidad por siniestros de tránsito en Ecuador

Año	Índice de motorización (vehículos por cada 1000 habitantes)	Índice de accidentabilidad (siniestros por cada 1000 vehículos)	Número de siniestros	Número de lesionados	Número de fallecidos en sitio	Vehículos matriculados
2017	133,35	0,96	28 967	22 018	2 153	2 237 264
2018	141,20	0,89	25 530	19 858	2 151	2 403 651
2019	133,89	0,94	24 595	19 999	2 180	2 311 960
2020	115,10	0,79	16 972	13 099	1 591	2 015 507
2021	141,73	0,60	21 400	17 600	2 200	2 524 963

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

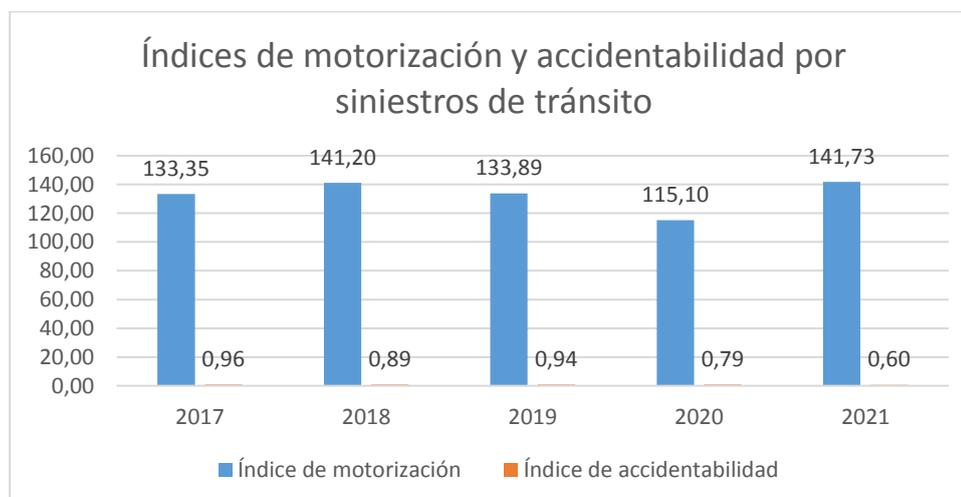


Figura 3. *Índices de motorización y accidentabilidad por siniestros de tránsito en*

Ecuador

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

2.21. Matriz de Riesgos o Probabilidad de Impacto

Es una herramienta muy útil para toda empresa ya que nos permite identificar los riesgos a los que se encuentra expuesta, así se puede determinar los niveles aceptables de exposición a los mencionados y que establece el apropiado control de aquellos y aun mejor, poder monitorear la efectividad del método de control seleccionado.

Otra ventaja que podemos destacar es que nos proporciona una visualización rápida de la identificación de las prioridades que deben ser atendidas y facilita la toma de decisiones para poder actuar de manera eficaz.

Para que una matriz de riesgos pueda cumplir su función de manera eficaz mencionaremos algunas características:

- Simple en su elaboración como en su consulta, que faciliten la toma de decisiones y el ordenamiento de las prioridades.
- Flexible en documentar los diferentes procesos de la organización como la evaluación global de los riesgos.
- Permitir comparar entre diferentes proyectos, áreas, procesos, actividades, etc.
- Diagnosticar objetivamente todos los factores de riesgo de la organización.

Probabilidad	Severidad de la Consecuencia				
	Bajo	Menor	Moderado	Mayor	Crítico
Casi cierto	Alto	Alto	Extremo	Extremo	Extremo
Probablemente	Moderado	Alto	Alto	Extremo	Extremo
Posible	Bajo	Moderado	Alto	Extremo	Extremo
Improbable	Bajo	Bajo	Moderado	Alto	Extremo
Raro	Bajo	Bajo	Moderado	Alto	Alto

Figura 4. Matriz de riesgos según la Norma ISO 31000

Fuente: (ISO 31000, 2018)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

2.22. Marco Legal, Normativo y Reglamentario

2.22.1. Constitución de la República del Ecuador 2008

La carta magna de nuestro país señala en el artículo 394, el Estado garantiza la libertad de todo medio de transporte incluido el terrestre siempre que se encuentre dentro del territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza, así como la adopción tarifaria y la regulación del mismo; en el artículo 264 numeral 6 declara: que una de las competencias exclusivas de los gobiernos municipales es el planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal; y finalmente en el artículo 66 numeral 25 se garantiza como derechos de libertad el acceso a bienes y servicios públicos y privados de calidad, que cumplan con eficiencia y eficacia su propósito y que el consumidor sea tratado bien, así como la de recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

2.22.2. Plan nacional toda una vida 2017 – 2021

En el Eje 1 sobre Derechos para todos durante toda la vida, en su objetivo 1, numeral 1.11 enuncia el impulso de una cultura de gestión integral de riesgos que disminuya la

vulnerabilidad y garantice a la ciudadanía la prevención, la respuesta y la atención a todo tipo de emergencias; en el numeral 1.15 promueve el disfrute de un hábitat seguro; en el Eje 2 de la economía al servicio de la sociedad, promueve el fortalecimiento de las capacidades institucionales para la planificación y ordenamiento territorial enfocándose en riesgos y de las herramientas de gestión integral de riesgos. (vida, 2017)

2.22.3. Plan operativo pacto nacional por la seguridad vial 2017

El Ministerio de Obras Públicas juntamente con los actores de la seguridad vial, Estado y sociedad civil, acuerdan suscribir el 16 de agosto del año 2017, el plan operativo pacto nacional por la seguridad vial, en la que participaron instituciones públicas y privadas, organismos internacionales, federaciones de transporte y organizaciones, cuyos representantes de estas generaron las ideas en la mesa de seguridad vial para encaminar acciones emergentes para reducir la siniestralidad en el país, los pilares de la seguridad vial que trata este plan operativo son: la institucionalidad, vías de tránsito más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguras y respuestas tras accidentes de tránsito. (Ministerio de Obras Públicas, 2017).

2.22.4. Plan Mundial de la ONU para el segundo decenio de acción para la seguridad vial 2021 – 2030.

El 31 de agosto del año 2020 la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó, entre los años 2021 – 2030, el segundo decenio de acción para la seguridad vial, mediante resolución 74/299 del 02 de septiembre de 2020, con el propósito de mejorar la seguridad vial, proyectándose a reducir el número de víctimas mortales y heridos en la carretera en al menos un 50% antes del año 2030.

Este plan de acción va concatenado con la declaración de Estocolmo la cual se enfocará en continuar trabajando en la problemática de la seguridad vial, abordando los siguientes ejes:

- Mejoras en las vías.

- Mejoras en los vehículos.
- Mejoras en las leyes y en la aplicación de la legislación en riesgos de exceso de velocidad, consumo de alcohol y la conducción, y
- Acceso oportuno a la atención de emergencias a las personas lesionadas para evitar su fallecimiento. (OMS, 2019)

2.22.5. Ley Orgánica Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito SV 2021 (LOTTTSV)

El artículo 1 de esta ley promueve, la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio – económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Consiguientemente en su artículo 2, refiriéndose al libre tránsito y la movilidad, específicamente al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Además, en su artículo 4 menciona claramente que es obligación del estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial.

Otro punto importante de esta reforma es la descrita en el artículo 27 donde da paso a la creación de la mesa técnica de seguridad vial con la finalidad de prevenir y disminuir los índices de siniestralidad, muertes y lesiones, derivados de los siniestros de tránsito.

Dentro del Ámbito de Tránsito y Seguridad Vial, en el Artículo 88 literal b indica que

uno de los objetivos es la prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales. (Comisión de Tránsito del Ecuador, 2021)

2.22.6. Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y SV

Este documento establece en su artículo 1, las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

Un aspecto de suma importancia que contempla este reglamento se encuentra en el Título IV, Capítulo I, sobre revisión técnica vehicular el artículo 306 indica que los propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos, a revisiones técnico mecánicas en los centros de revisión y control vehicular, autorizados conforme a la reglamentación que expida la Agencia Nacional de Tránsito, además en el Capítulo II artículo 310 hablando sobre los aspectos de la revisión técnica vehicular tiene como objetivos:

- Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basados en los criterios de diseño y fabricación de estos; además, comprobar que cumplan con la normativa técnica que les afecta y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes que no supere los límites máximos establecidos en la normativa vigente INEN;
- Reducir la falla mecánica;
- Mejorar la seguridad vial;
- Mejorar la capacidad de operación del vehículo;
- Reducir las emisiones contaminantes; y,
- Comprobar la idoneidad de uso.

Así mismo en su artículo 4 menciona la importancia de la autonomía funcional que tiene la Agencia Nacional de Tránsito y que es capaz de crear los medios y desarrollar las políticas generales emanadas del Ministerio del sector, garantizando un nivel óptimo de satisfacción de los usuarios, estableciendo y monitoreando el cumplimiento de metas, objetivos y estándares de calidad de servicio. (Ministerio de Obras Públicas, 2017)

2.22.7. Reforma al Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y SV 2016

Mediante Decreto Ejecutivo N° 975, se realizan varios cambios muy importantes para mejorar el eje del transporte terrestre, haciendo énfasis en aspectos como: prevención y seguridad basadas en Normas INEN; diferenciación del servicio de transporte de acuerdo con los límites cantonales, provinciales, regionales, nacionales y fronterizos; y en la mayoría un énfasis en la capacitación constante de los conductores para mejorar de manera progresiva con el fin de tomar conciencia con la responsabilidad de estar tras un volante. (Defensoría del Pueblo Ecuador, 2016)

2.22.8. Resolución N° 032-DIR-2012-ANT “Reglamento específico para el transporte comercial de carga liviana y mixto de la República del Ecuador”

Siendo la operadora que se encuentra dentro de este trabajo de investigación y pertenece a la modalidad de carga liviana es totalmente necesario que se mencione el presente reglamento que tiene por objeto regular el servicio de transporte comercial de carga liviana o mixta a nivel nacional y garantizar que las operadoras cumplan con las normas y requisitos generales y específicos que sobre transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se establece en la ley orgánica, su reglamento y demás regulaciones emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Registro Oficial, 2012)

2.22.9. Resolución N° ANT-NACDSGRDI18-029 “Implementación del sistema de estadísticas de tránsito SINET para la Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales”

El Sistema Nacional de Estadísticas de Tránsito (SINET), es una plataforma tecnológica accesible y unificada, que vincula la base de datos de siniestros de tránsito con todas las entidades encargadas de la recolección de información de siniestros de tráfico a nivel nacional. Además, fija los procedimientos para su registro, uso y planificación, desarrollo y evaluación de planes y programas de seguridad vial del Ecuador.

En el capítulo II en el artículo 6 correspondiente a las plataformas que componen el SINET contará con las siguientes plataformas:

- Sistema de siniestros: permite registrar, modificar, validar y descargar información de siniestros de tránsito.
- Estadísticas de siniestralidad: permite acceder a información validada y almacenada de siniestros y víctimas de tránsito, así como datos de instituciones públicas relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Geo portal: permite acceder a información georreferenciada de siniestros y víctimas de tránsito.
- Soporte Técnico: sistema de tique que permite gestionar las solicitudes de soporte técnico.
- Capacitación: plataforma educativa que permite a los participantes acceder a un aula virtual con la finalidad de disponer de contenidos de capacitación que permitan la correcta utilización del sistema nacional de estadísticas de tránsito. (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

2.22.10. Resolución N° 025 – ANT – DIR – 2019 “Reglamento de Revisión Técnica Vehicular”

2.22.10.1. Revisión Técnica Vehicular (RTV)

En su Artículo 1 de este Reglamento dispone que: el objetivo es establecer las normas y procedimientos de cumplimiento obligatorio a nivel nacional respecto de la Revisión Técnica Vehicular (RTV), así como también el procedimiento que permita autorizar el funcionamiento de los Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) en todo el país y emisión de los permisos correspondientes, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), su Reglamento General de aplicación y reglamentos técnicos vigentes. Cabe mencionar que en su Artículo 2 menciona que el presente Reglamento se fundamenta en los principios ambientales establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, en los Convenios Internacionales ratificados por el Ecuador y el Código Orgánico del Ambiente. Los procesos de RTV se guiarán por el principio de simplicidad, que consiste en la atención al usuario en el menor tiempo y en la entrega de servicios de óptima calidad.

Además, el Artículo 3 establece: La RTV es el procedimiento por el cual los CRTV autorizados por la ANT, verifican las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad, de emisión de gases, ruido ambiental y de confort de los vehículos, mediante la aplicación de reglamentos y normas técnicas vigentes, colaborando de esta manera con el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y libre de contaminación, y que todos los vehículos a motor y unidades de carga deberán ser sometidos al proceso de RTV anual, como lo dispone en el Artículo 4.

El Artículo 10 enumera los objetivos de la RTV los cuales son:

- Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, relacionadas con el diseño, fabricación de estos, y en los que aplique, el mantenimiento de las condiciones originales con las que fue homologado; así como el cumplimiento de la normativa técnica vigente:

- Verificar que los vehículos a motor mantengan un nivel de emisiones contaminantes que no superen los límites máximos establecidos en la normativa técnica vigente;
- Identificar las fallas mecánicas previsibles y en general las fallas por falta de mantenimiento de los vehículos;
- Mejorar la seguridad vial a través de la verificación en el cumplimiento de elementos mínimos de seguridad activa y pasiva propios para cada vehículo;
- Mejorar la capacidad de operación del vehículo;
- Reducir las emisiones contaminantes; y,
- Comprobar la idoneidad de uso de cada vehículo.

2.22.10.2. Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV)

En el Artículo 15 del Capítulo IV, de los CRTV, explica que son las unidades técnicas diseñadas, construidas, equipadas y autorizadas para realizar la RTV. Estos Centros son los únicos autorizados para emitir los certificados o reportes de resultados que contengan los aspectos técnicos específicos de APROBACIÓN, CONDICIONAMIENTO O RECHAZO de los vehículos que fueron sometidos a la RTV; así mismo el Artículo 16 indica que los CRTV son los encargados de inspeccionar que los vehículos sometidos a revisión técnica, mecánica y de gases contaminantes, posean las condiciones óptimas de funcionamiento, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento, las normas técnicas, reglamentos INEN y demás normativa relacionada vigente.

También se debe tomar en cuenta el Artículo 19 de este reglamento, que indica un elemento muy importante para los CRTV autorizados, y es que deberán acreditarse como Organismo de Inspección, en base a la norma NTE INEN ISO/IEC 17 020, con alcance en la norma NTE INEN 2 349, por parte del Servicio de Acreditación Ecuatoriana (SAE), esta acreditación debe estar dentro del plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la fecha de la autorización emitida por la ANT, caso contrario la ANT analizará la pertinencia de

revocatoria sobre la autorización otorgada. Por último, la acreditación emitida por la SAE será requisito indispensable para la renovación de la autorización del CRTV por parte de la ANT. (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

En la Tabla 6 mencionaremos la normativa vigente con la que los CRTV se basan para realizar la RTV:

Tabla 6

Normativa para realizar la RTV por los CRTV autorizados por la ANT

Norma	Concepto
NTE INEN 2349:2003	Revisión Técnica Vehicular. Procedimientos
NTE INEN 2202:2013	Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Determinación de la opacidad de emisiones de escape de motores de diésel mediante la prueba estática. Método de Aceleración Libre.
NTE INEN 2203:2000	Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Determinación de la Concentración de emisiones de escape en condiciones de marcha mínima o “RALENTI”. Prueba Estática.
NTE INEN 2204:2002	Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de gasolina.
NTE INEN 2207:2002	Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de diésel.
RTE INEN 034	Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

2.22.11. Resolución N° ANT-NACDSGRDI18-038 “Plazo de ampliación de la vida útil de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre público y comercial y además de las unidades vehiculares de propiedades de las escuelas de capacitación para conductores profesionales y no profesionales”

En la presente resolución en su artículo 1, indica que las unidades vehiculares de transporte terrestre público, comercial y las que pertenecen a las Escuelas de Capacitación de conductores profesionales y no profesionales podrán seguir operando hasta que el Programa

Nacional de Optimización del Parque automotor y Comercial “OPA-2018”, se encuentre en funcionamiento, por lo que a continuación en su artículo 2 menciona que se permitirá que realicen todos los trámites inherentes al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en los organismos competentes a nivel nacional. (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Esta resolución es muy importante mencionarla ya que al tratarse de un trabajo de investigación concerniente al diseño de un sistema de gestión de seguridad vial, hay que tomar muy en cuenta que se podrá encontrar dentro del parque automotor de la operadora de transporte, vehículos que ya hayan concluido su vida útil correspondiente a rangos anteriores a la expedición de esta resolución que amplía el plazo y por tanto se deberá poner mucho cuidado con dichos vehículos, de existirlos, para que los socios de la organización, que son una de las partes interesadas tomen conciencia de la utilidad del presente estudio.

2.22.12. Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN 034 (RTE) “Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores”

Este reglamento técnico establece los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos automotores que circulen en el territorio ecuatoriano, con la finalidad de proteger la vida e integridad de las personas; así como fomentar mejores prácticas al conductor, pasajero y peatón. (INEN, 2016)

La Tabla 7 detalla las normas técnicas nacionales e internacionales en las que se apoya:

Tabla 7

Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores

RTE INEN 034 (4R)	
“Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores”	
Norma o Reglamento Técnico	Requisito
NTE INEN 1155	Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad.
RT N° 17-ONU/RT N° 25-ONU	Condiciones ergonómicas, asientos y

	anclajes.
NTE INEN 2656	Frenos.
RT N°13-H-ONU	Control electrónico de estabilidad.
RT INEN 011/RT N°30-ONU/RTN°54-ONU	Neumáticos.
RT INEN 1669	Vidrios de seguridad para automotores.

Fuente: (INEN, 2016)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

2.22.13. Requisitos legales para que los conductores profesionales puedan ejercer en la modalidad de carga liviana

Según Ley Orgánica de la Reformatoria a la LOTTTSV, dentro del Ámbito de Tránsito y SV en su Artículo 88 Objetivos de la ley, literal b, dispone: capacitar, formar y entrenar a los conductores profesionales y no profesionales.

En el Título II del Control, Capítulo I de los Conductores, Sección 1 de las Licencias de Conducir, en los siguientes artículos expresa claramente la normativa sobre el documento habilitante para conducir un automotor es así que en el Artículo 89 la circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos con el mínimo de riesgo posible.

2.22.13.1. Artículo 90, Requisitos para conducir

Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.

2.22.13.2. Artículo 92, Licencia de Conducir

La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria

agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la ANT, así como los respectivos GAD'S, planificarán, controlarán y exigirán a los conductores profesionales y no profesionales un proceso periódico de evaluación, a fin de garantizar la SV.

2.22.13.3. Artículo 93, Requisitos para el otorgamiento de la Licencia por primera vez

Para la obtención de la licencia de conducción profesional y no profesional, por primera vez, la ANT exigirá que se haya aprobado el curso de capacitación de conducción a cargo de las Escuelas de Conducción Profesionales y no Profesionales o por las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y SV acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior y autorizadas por el Directorio de la ANT, así como, la rendición y aprobación de las pruebas, psicológicas, sensométricas de motricidad, teóricas y prácticas rendidas ante la ANT o ante aquellas que cuenten con la respectiva autorización.

2.22.13.4. Artículo 94, Rendición de Pruebas

La rendición de pruebas: teóricas, prácticas, sensométricas, psicológicas y exámenes médicos, son, obligatorias para todos los conductores que van a obtener su licencia, renovación, y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren a rehabilitarse.

Los conductores profesionales se someterán anualmente a los exámenes, psicológicos, psicosenométricos, y teóricos.

2.22.13.5. Artículo 97, Otorgamiento de licencias de conducir

Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo. Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará el sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, así como el sistema de incentivos por el no cometimiento de infracciones de tránsito.

2.22.13.6. Artículo 98.c, Incentivos por buenas prácticas de conducción

Los conductores profesionales y no profesionales que no hayan sido sancionados en al menos un año, contabilizado desde la fecha de la citación de la última infracción sancionada, gozarán de hasta cuatro (4) puntos extras que se incrementarán a su licencia de conducir para el siguiente año.

Al conductor que no haya sido sancionado durante el tiempo de vigencia de la licencia de conducir y mantiene los treinta (30) puntos, se le exonerará el 50% en el pago del valor de la especie de la licencia de conducir, ya sea en la renovación o cambio de categoría de esta. (Comisión de Tránsito del Ecuador, 2021)

Ahora mencionaremos la información correspondiente a los títulos habilitantes conforme lo establece la Reformatoria al Reglamento de la LOTTTSV, siendo los siguientes artículos:

Artículo 125, Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseer los correspondientes títulos habilitantes otorgados por las autoridades competentes de tránsito, o un permiso de conducción.

Artículo 126. En su parte pertinente indica que, los certificados o títulos otorgados por las escuelas de conducción de choferes profesionales, FEDESOMECE, SECAP, sindicatos de conductores profesionales, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y las Universidades debidamente autorizadas por la ANT constituye el requisito indispensable para el otorgamiento de las licencias de conductor profesional, operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado.

Artículo 128, No se otorgará licencia de conducir profesional para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional otorgado por las instituciones autorizadas. Las licencias de conductor profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

- Ser mayor de edad;
- En el caso de conductores profesionales, haber obtenido Título o certificado de conductor profesional y haber aprobado las pruebas teóricas, prácticas y psicosenométricas. Los aspirantes a conductores profesionales deberán, además, aprobar los cursos respectivos con una asistencia a clases de al menos el 95%.
- Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico – prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;
- Haber aprobado la educación básica para las licencias A1, A, B, F, y G, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias C, D, y E.
- Cédula de ciudadanía;
- Certificado de votación vigente; y,
- Certificado de tipo de sangre otorgado por la Cruz Roja.

Artículo 129, las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.

Artículo 131, los conductores que deseen renovar su licencia podrán hacerlo desde 90 días antes de la fecha de caducidad.

Artículo 132, las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales, de las cuales mencionaremos la parte correspondiente a este estudio:

Profesionales Tipo C:

- Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del Estado, con una capacidad máxima de 26 asientos incluido el conductor de la unidad y los vehículos comprendidos en el tipo B (automóviles y camionetas con acoplados

de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes).

- Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del Estado, con una capacidad de carga de hasta 3,5 toneladas. (Defensoría del Pueblo Ecuador, 2016)
- Las licencias que también aplican como título habilitante para poder conducir en la modalidad de carga liviana son : Tipo D y E.

2.22.14. Estatutos y Reglamento Interno de la Cooperativa de transporte Brisas del Mar

La Cooperativa de Transporte de Carga en Camiones y Camionetas Brisas del Mar adecua su Estatuto Social, sometiendo su actividad y operación a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria primera de la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario y, LOTTTSV, de conformidad con la regulación dictada para el efecto se rige por las normas generales de trabajo asociado, de servicio y no de lucro. (Repetto Beltrán, 2021)

2.22.15. Instituciones que regulan legalmente el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a nivel nacional y Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales (GAD'S)

2.22.15.1. Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

Según la Reformatoria de la LOTTTSV en el Libro Primero de la Organización del Sector, Título I de los Organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Capítulo II de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 16 indica:

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte

terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

2.22.15.2. Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD'S)

En el artículo 30 numeral 2 establece:

El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Artículo 30.4 Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales:

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las

disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales en materia de control de tránsito y la seguridad vial que se vayan a aplicar.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción. (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

2.22.15.3. Movilidad del Norte Empresa Pública (MOVIDELNOR E.P.)

El 13 de noviembre de 2014 los GAD's de 3 provincias de la Zona 1: Imbabura (San Miguel de Ibarra, Antonio Ante, Pimampiro, Otavalo y San Miguel de Urucuquí), Carchi (Bolívar, Espejo, Mira, San Pedro de Huaca y Montúfar); y Esmeraldas (San Lorenzo del pailón), y parte de la provincia de Pichincha perteneciente a la Zona 2 con el cantón Pedro Moncayo, suscribieron el Convenio de Mancomunidad para la Gestión descentralizada de la Competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, debidamente autorizados por sus respectivos Concejos Municipales, el mismo que se encuentra publicado en el Registro Oficial N° 234, el miércoles 24 de diciembre del 2014.

En el Convenio que se menciona anteriormente se expide el Estatuto de Creación de la Empresa Pública para la Gestión Descentralizada y Desconcentrada de la Competencia de Planificar, Regular y Controlar el Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Mancomunidad de la Región Norte “Movilidad del Norte, MOVIDELNOR E.P.”

En el Capítulo II de sus Fines y Objetivos debemos mencionar que su artículo 5, Fines y Objetivos, expresa:

La finalidad de la Empresa Pública de Movilidad de la región del Norte es: realizar la gestión de manera eficiente de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Entre sus objetivos más relevantes en cuanto a SV mencionaremos:

- Planificar, organizar, dirigir y controlar todo lo relacionado con el sistema de movilidad de la Mancomunidad de la Región Norte.
- Expedir normas reglamentarias y resoluciones relativas al Sistema Integral de Movilidad.
- Reducir la siniestralidad vial y mejorar los sistemas y mecanismos a su alcance en procura de este fin.

Entre las funciones relevantes en cuanto a SV indicaremos las siguientes:

- Ejecutar y proveer equipamientos viales, dispositivos de tránsito o de seguridad vial e infraestructura asociada a la movilidad en su jurisdicción en forma transparente, ágil, oportuna y efectiva.
- Atender las necesidades de movilidad de peatones y usuarios que se desplacen en medios de transporte, con la construcción y dotación de la infraestructura pertinente de acuerdo con los cronogramas de atención y priorización.
- Programar, implementar y evaluar los Planes, Programas, Proyectos y las acciones a generarse en beneficio de la comunidad en la materia de movilidad.
- Asistir a la Mancomunidad en la formulación de políticas generales que permitan y viabilicen la ejecución de los planes y proyectos en materia de tránsito, transporte terrestre y en especial de la seguridad vial en la Mancomunidad. (MOVIDELNOR E.P., 2015)

2.22.16. Manejo de la información documentada del sistema de gestión de la seguridad vial (SGSV) NTE INEN – ISO 39001

Para un uso correcto, organizado y jerarquizado de la documentación del sistema de gestión de la seguridad vial de la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas Brisas del Mar de la ciudad de Ibarra, es necesario determinar una política y objetivos que

conforman la base de los procesos en el manejo de la documentación, y que para ello se ha tomado como referencia el requisito 4 de la norma ISO 10013:2021 que se refiere a información documentada. (NORDOM, 2021)

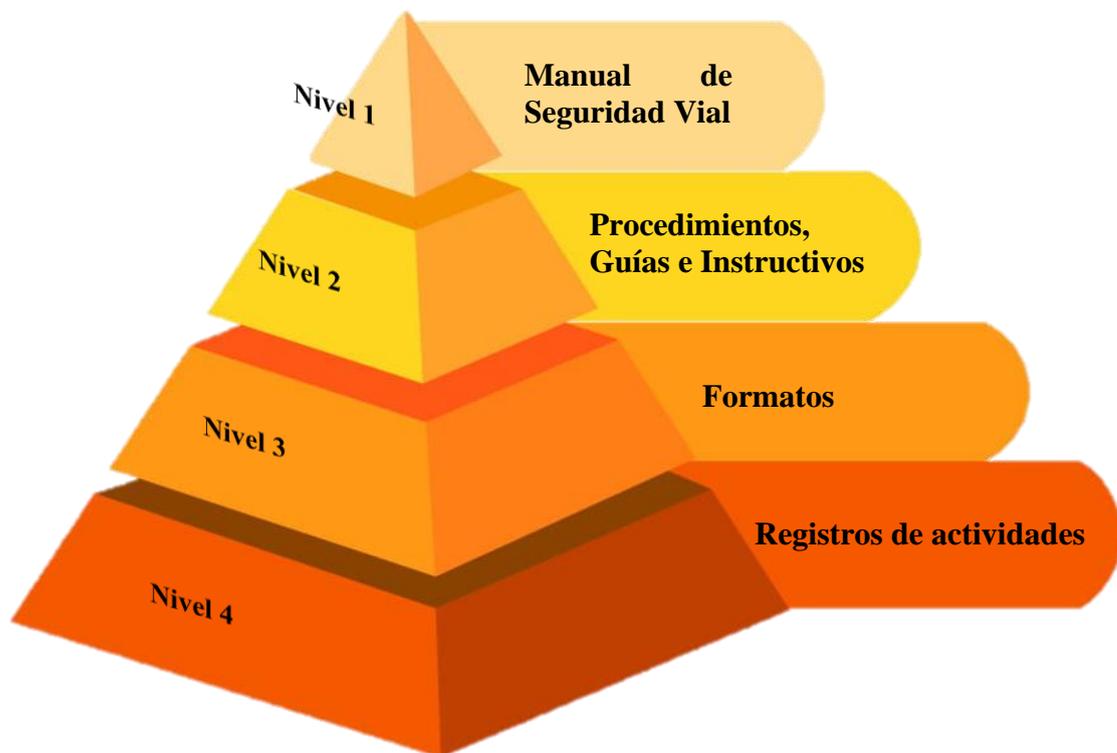


Figura 5 Jerarquización de Información documentada NORDOM ISO 10013:2021

Fuente: (NORDOM, 2021)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

2.22.16.1. Codificación de documentos

Como podemos observar en la Figura 5 las diferentes jerarquías de documentos conforme a la norma ISO 10013:2021, donde el primer nivel se encuentra el manual del sistema de gestión de la seguridad vial, como segundo nivel los procedimientos, guías e instructivos, en el tercer nivel encontramos los formatos para los diferentes documentos dentro de la organización y finalmente en el cuarto nivel los registros donde se podrá comprobar el cumplimiento del sistema de gestión de la SV.

A continuación, también definiremos la nomenclatura para los documentos del SGSV

en los diferentes niveles de jerarquía documental quedando de la siguiente manera:

BM – USGSV – ADM – M – 001

De donde:

BM: Siglas que identifican a la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR.

USGSV: Siglas de la Unidad del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

ADM/APY: Siglas del área del proceso Administrativo o Apoyo

M: Siglas del tipo de documento, en este caso será para Manual de SGSV.

001: Nomenclatura de revisión del documento.

Consiguientemente se muestra la codificación para los distintos documentos de la organización:

- | | |
|------------------|-------------------------|
| • Manuales | BM-USGSV-ADM/APY-M-### |
| • Procedimientos | BM-USGSV-ADM/APY-P-### |
| • Guías | BM-USGSV-ADM/APY-G-### |
| • Instructivos | BM-USGSV-ADM/APY-I-### |
| • Formatos | BM-USGSV-ADM/APY-F-### |
| • Registros | BM-USGSV-ADM/APY-R-### |
| • Checklist | BM-USGSV-ADM/APY-C-### |
| • Proceso | BM-USGSV-ADM/APY-PR-### |

CAPÍTULO III

3. DIAGNÓSTICO SITUACIONAL DE LA OPERADORA DE TRANSPORTE

Para el desarrollo de este capítulo es necesario realizar una descripción general de la organización, mediante una concisa reseña histórica, conocer su estructura organizacional y mediante una auditoría inicial usando la herramienta checklist se podrá determinar un diagnóstico para conocer el estado actual de la institución, evaluando de esta manera el grado de conformidad que se está cumpliendo de acuerdo a los criterios planteados para este sistema de gestión y así poder realizar el diseño del sistema de gestión de la seguridad vial a través de los requisitos de la Norma NTE INEN – ISO 39001.

3.1. Descripción general de la operadora de transporte

3.1.1. Introducción

La Cooperativa de transporte “Brisas del Mar”, es una operadora que está debidamente autorizada por el ente regulador de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial MOVIDELNOR E.P. del GAD – Ibarra, esta organización brinda el servicio de transporte de todo tipo de mercancías legales y de mudanzas en la modalidad de carga liviana, en camiones y camionetas de cabina sencilla dentro de la ciudad de Ibarra y también a cualquier lugar dentro del territorio nacional, está ubicada en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura.

3.1.2. Reseña Histórica

En el año de 1981, un grupo de choferes profesionales pertenecientes a la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura, toman la iniciativa de asociarse para en ese momento conformar la pre – cooperativa mixta de carga y pasajeros bajo la denominación Brisas del Mar, y cuya ruta que comprendía la prestación de sus servicios era dentro del cantón Ibarra y también hacia la vía San Lorenzo provincia de Esmeraldas, llegando a Parroquias como: Salinas, Palacara, Cuambo, Cuajara, Tercer Paso, Guadual, San Jerónimo, Guallupe, La Carolina, San Pedro, Collapí, Rocafuerte, Santa Cecilia, Parambas, Palo Amarillo, Arenal, Cachaco y Lita, llegando

hasta San Lorenzo provincia de Esmeraldas de donde se traían los productos de primera necesidad pertenecientes al sector agrícola y maderero, para ser comercializados en la ciudad de Ibarra, y en cuanto se refiere a la provincia del Carchi las rutas eran: San Juan de Lachas, Río Blanco, Espejo y en ese entonces el Recinto Gualchán. Los primeros socios y vehículos que dieron inicio de operaciones fueron:

Tabla 8

Socios Fundadores y Vehículos de la Pre-Cooperativa Brisas del Mar

SOCIOS FUNDADORES Y VEHICULOS	
SOCIOS	VEHÍCULOS
	TIPO
	CAPACIDAD PASAJEROS
Segundo Noé Villarreal	Camión Isuzu 500 tipo rancho 30
Marco Antonio Echeverría Saráuz	Camioneta Ford 350 tipo rancho 20
Luis Ernesto Valencia Avellaneda	Camión Ford 600 cajón de madera sólo para carga -
José Francisco Almeida Villarreal	Camioneta Ford 350 tipo rancho 20
Jorge Aníbal Michilena Acosta	Camión Isuzu cajón de madera sólo para carga -
Nelson René Rosero Benalcázar	Camión Fuso 500 tipo rancho 30
Segundo Neptalí Echeverría López	Camioneta Nissan cajón de madera sólo para carga -
Manuel Quitama Ruano	Camioneta Mitsubishi 350 cajón de madera sólo para carga -
Víctor Hugo Lomas Chamorro	30

	Camioneta Ford 350 tipo buseta	
Luis Alberto Cuical	Camioneta Ford 250 cajón de madera sólo para carga	-
Luis Aníbal Castillo Mora	Camión Dodge 400 cajón de madera sólo para carga	-
Marco Vinicio Rivera Guerrón	Camión Isuzu 500 cajón de madera sólo para carga	-
José Isaías Garófalo Cunalata	Camioneta Ford 250 sólo para carga	-
Luis Adriano Mier Ponce	Camioneta Ford 350 sólo para carga	-
Cornelio Echeverría López	Camión Ford 500 sólo para carga	-

Fuente: Edison Vicente Herrera Báez (exsecretario Cooperativa Brisas del Mar)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

La movilización, rutas, itinerarios y precios establecidos contaban con la autorización escrita por la Jefatura Provincial de Tránsito de Imbabura.

Cabe mencionar, que en aquella época no se contaba con la carretera de la vía San Lorenzo como hoy la conocemos, sino que los caminos eran de segundo y tercer orden, estos caminos producían daños constantes en los vehículos y muchas veces hasta grandes sustos tanto a conductores como a pasajeros por librarse de accidentes de tránsito y en otros casos se lamentaron pérdidas a causa de estos accidentes de tránsito.

El 11 de mayo de 1984, el Consejo Nacional de Tránsito (CNTTT), mediante oficio 251 R-SG-CNTTT, firmado por el Dr. Ricardo Vaca Andrade y Lic. Raúl Pazmiño, Secretario general del CNTTT, en respuesta al informe de asesoría jurídica se incorpora la lista de socios, el Estatuto y Reglamento Interno y acepta de manera favorable la constitución jurídica de la Pre – Cooperativa de Transporte de Carga Brisas del Mar domiciliada en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura resolviendo lo siguiente:

Primero: pueda constituirse la Pre -Cooperativa de Transporte de Carga jurídicamente como COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS BRISAS DEL MAR.

Segundo: solicitar el permiso de operación al CNTTT.

El ministro de Bienestar Social, Dr. Jorge Egas Peña, mediante acta N°1120 del 15 de noviembre de 1984, dispone inscribirse en el Registro General de Cooperativas y, además se publique en el Registro Oficial por orden del Ing. León Febres Cordero, Presidente Constitucional de la República del Ecuador.

En sesión del 23 de agosto de 1986, mediante oficio N°86-147 DP-CNTTT, el jefe Provincial de Tránsito de acuerdo con el informe emitido por el Director de Planificación, Arq. Byron Enderica Ortega, considera favorable la concesión del primer permiso de operaciones otorgado a la organización, en cuyo expediente constan 14 socios y unidades por un período de 5 años de duración.

En el año 2009, se desarrollan múltiples actividades y gestiones lográndose incorporar dos cupos a favor de la Cooperativa mediante Resolución N°152 y 1078 DA-CPTI, emitido por el Consejo Provincial de Tránsito de Imbabura, de esta manera el parque automotor de la organización llegaba a estar conformada con 20 cupos.

El 15 de junio del 2017, mediante memorando N° MEP.GT.0270-2017-M, emitido por la Gerencia de MOVIDELNOR E.P., manifiesta en su informe, se aprueba la renovación del permiso de habilitación operacional a favor de la Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar, constando 19 socios y unidades legalmente autorizados para realizar el servicio de carga liviana dentro y fuera de la ciudad de Ibarra.

Finalmente, el proyecto de la institución es continuar subiendo de nivel y uno de los aspectos es el de la SV, en la Tabla 9 se indica una lista del disco o número de cada unidad y documento habilitante (Tipo de licencia de conducir) que posee cada socio.

Tabla 9

Número de Unidad y tipo de licencia de conducir

N° Unidad	Tipo de Licencia de Conducir	N° Unidad	Tipo de Licencia de Conducir
1	E	12	E
2	E	13	D
3	E	14	D
4	E	15	C
5	E	16	E
6	E	17	E
7	E	18	C
8	E	19	E
10	D	20	E
11	E		

Fuente: (Repetto Beltrán, 2021)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

3.1.3. Datos Generales

Tabla 10

Datos Generales de la operadora de transporte

Razón Social:	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS BRISAS DEL MAR.
Número RUC:	1090075078001
Tipo de Contribuyente:	Sociedad.
Subtipo de Contribuyente:	Sector de la economía popular y solidaria.
Representante Legal:	Juan Vicente Repetto Beltrán.
Contadora:	Mayra Bolaños.
Provincia:	Imbabura.
Ciudad:	Ibarra.
Parroquia:	San Francisco.
Dirección:	Calle Colón N°100 y Av. Eugenio Espejo.

Ubicación Georreferencial:	0°20'50" N/78°07'17"W
Contacto:	062-601-242 / 0939962972
Correo electrónico:	cooperativabrisasdelmar@hotmail.com
Actividad Económica SRI:	Servicio de transporte de carga.
CIIU – SECCIÓN:	H – TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO
CIIU – ACTIVIDAD:	H4923.01 – Todas las actividades de transporte de carga por carretera, incluido en camionetas de: troncos, ganado, transporte refrigerado, carga pesada, carga a granel, incluido el transporte en camiones cisterna, automóviles, desperdicios y materiales de desecho, sin recogida ni eliminación.
Número de socios:	19

Fuente: (SRI, 2019)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

3.1.4. Ubicación

3.1.4.1. Macro ubicación

El lugar de operaciones de la operadora de transporte se encuentra en Ecuador, provincia de Imbabura, cantón Ibarra, como lo muestra a continuación la Figura 6.

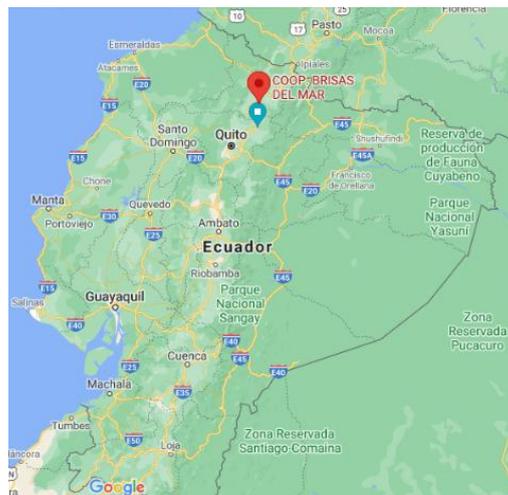


Figura 6. Ubicación de la Cooperativa de transporte Brisas del Mar Ibarra – Ecuador

Fuente: Google Maps

3.1.4.2. Micro Ubicación

La asignación del área de estacionamiento por parte de MOVIDELNOR E.P. ente de control perteneciente al GAD – Ibarra, para la Cooperativa Brisas del Mar donde realiza el servicio de transporte de carga liviana se encuentra en la Calle Colón N° 100 y Eugenio Espejo, frente a la estación del ferrocarril, en la figura 7 podemos apreciar la ubicación de la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas Brisas del Mar.



Figura 7. Ubicación de la Cooperativa de transporte Brisas del Mar en la ciudad de Ibarra

Fuente: Google Maps

3.1.5. Servicios

La Cooperativa Brisas del Mar brinda los servicios de transporte de carga liviana en camiones de hasta 3,5 toneladas y camionetas de hasta 1 toneladas, transportando todo tipo de mercancías legales y además el servicio de mudanzas, estos servicios los realiza en la ciudad de Ibarra y hacia cualquier lugar dentro del territorio nacional ecuatoriano.

3.2. Fundamentación estratégica

3.2.1. Misión

La Cooperativa tendrá como objetivo social, la prestación del servicio de transporte en la modalidad de carga liviana con eficiencia y responsabilidad, efectuado por conductores profesionales en vehículos tipo camiones y camionetas de conformidad con la autorización conferida por el ente competente de transporte y tránsito, a cambio de una contra – prestación económica o tarifa que permita el sustento diario de los socios y sus familias en busca de su desarrollo social y económico.

3.2.2. Visión

La Cooperativa de transporte de carga liviana Brisas del Mar, en los próximos cinco años, será una operadora de transporte líder en la prestación del servicio de carga liviana utilizando estándares internacionales en cuanto se refiere a la seguridad vial, mostrando un gran respeto y preocupación por la vida humana, empleando las herramientas normativas para disminuir y eliminar las incidencias de accidentes de tráfico, siendo reconocida a nivel nacional y a la vez convertirse en un referente de la Región Norte.

3.2.3. Objetivos

3.2.3.1. Objetivo general

Efectuar todo acto o contrato lícito, tendiente al cumplimiento de su objeto social sin perjuicio de las actividades complementarias que le fueren autorizadas por la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria.

3.2.3.2. Objetivos Específicos

- Adquirir, administrar, arrendar, enajenar, importar y exportar, toda clase de bienes muebles, inmuebles, vehículos, necesarios para el cumplimiento de su objeto social.
- Fomentar el desarrollo cultural, social y moral de sus socios, organizando eventos educativos, sociales, culturales y deportivos y gestionando becas para su

capacitación.

- Brindar asesoramiento y asistencia técnica a sus socios, procurando la unificación de la marca de los vehículos de sus socios.
- Crear la unidad de capacitación, perfeccionamiento y especialización profesional para beneficio de los socios y sus familias, en temas como el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte, la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; la ley de la economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario, sus reglamentos, ordenanzas municipales y resoluciones de los organismos nacionales y locales de planificación, regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, régimen de seguros y reclamaciones, solidaridad y ayuda mutua, promoción turística, mercadeo y otros que propendan a la realización personal de cada uno de sus miembros.
- Promover y cuidar el medio ambiente en la utilización preferente de combustibles alternativos que sean ecológicos, limpios, seguros y económicos.
- Promover las relaciones con organismos cooperativos y gremiales de la transportación nacional e internacional, tendientes a fortalecer el movimiento cooperativo.
- Adquirir, construir, arrendar o administrar estaciones de servicio, lubricadoras, vulcanizadoras, comisariatos de repuestos de vehículo, accesorios, neumáticos, lubricantes y más artículos que fueren menester para el perfecto funcionamiento de los vehículos de propiedad de los socios de la Cooperativa.

3.2.4. Valores y principios

La cooperativa, en ejercicio de sus actividades constantes en la ley orgánica de la economía popular y solidaria y del sector financiero popular y solidario, y las prácticas del buen gobierno cooperativo que constarán en el reglamento interno, cumplirá con los siguientes

valores y principios:

3.2.4.1. *Valores*

- Vocación de servicio.
- Honestidad.
- Compromiso.
- Responsabilidad
- Respeto.
- Solidaridad.
- Prudencia.
- Lealtad.
- Paz.
- Igualdad.
- Calidad.
- Perseverancia.
- Libertad.
- Apertura.
- Tolerancia.

3.2.4.2. *Principios*

- Membresía abierta y voluntaria.
- Control democrático de los miembros.
- Participación económica de los miembros.
- Autonomía e independencia.
- Educación, formación e información.
- Compromiso con la comunidad.

3.2.5. Estructura Organizativa

La Cooperativa Brisas del Mar es una institución organizada jerárquicamente, por lo que el gobierno, dirección, administración y control interno de la organización se ejercerán para el cumplimiento de los objetivos.

3.2.5.1. Estructura interna

La Cooperativa de transporte de carga liviana Brisas del Mar no cuenta con un organigrama estructural, sino que la gobernanza de la organización se cumple de acuerdo con su Estatuto Social, en cuyo documento consta los siguientes organismos internos en su estructura organizativa y de gobierno:

- Asamblea general de socios o representantes;
- Consejo de Administración.
- Consejo de Vigilancia.
- Gerencia y;
- Comisiones especiales.

3.2.6. Descripción de vehículos de la Cooperativa BRISAS DEL MAR

La operadora de transporte cuenta con 5 camiones de un eje, 1 camión doble eje y 13 camionetas cabina sencilla, realizando el servicio de transporte de bienes y mercancías legales, así como mudanzas a cualquier sitio dentro y fuera de la ciudad de Ibarra dentro del territorio nacional como lo determina el Permiso de Operación emitido por el ente de movilidad local Movidelnor E.P.



Figura 8. Flota vehicular Cooperativa BRISAS DEL MAR

Fuente: José Luis Arredondo Llamuca

3.3. Accidentes registrados en la Cooperativa de transporte Brisas del Mar

En la Tabla 11 se observa el número de accidentes de tráfico desde el año 2017 al 2021 en base a la información de registros en los archivos físicos y de los informes del Consejo de Vigilancia, ente de control dentro de la organización.

Tabla 11

Accidentes de tránsito ocurridos en la Cooperativa Brisas del Mar

Año	Número de accidentes	Número de personas heridas
2017	7	4
2018	9	6
2019	10	7
2020	6	3
2021	8	5

Fuente: (Repetto Beltrán, 2021)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

Es evidente que se deben tomar acciones correctivas y preventivas que ayuden a la disminución de los accidentes de tráfico, así como el número de personas que resultan

lesionadas, evitar la muerte de cualquier ser humano y reducir el coste por daños materiales producto de los accidentes de tránsito, los cuales perjudican en gran manera en el cumplimiento de los objetivos de la operadora de transporte.

3.4. Diagrama Ishikawa de accidentes de tránsito por causas probables en Ecuador

Según (Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos, 2020) entre las 15 principales causas de defunción en el Ecuador, las ocasionadas por accidentes de tráfico se ubica en sexto lugar, en el año 2019 se registraron 3 179 muertes, esto corresponde a un 4,3% de los decesos totales del país. En la Figura 10 describiremos las principales causas de accidentes de tránsito:

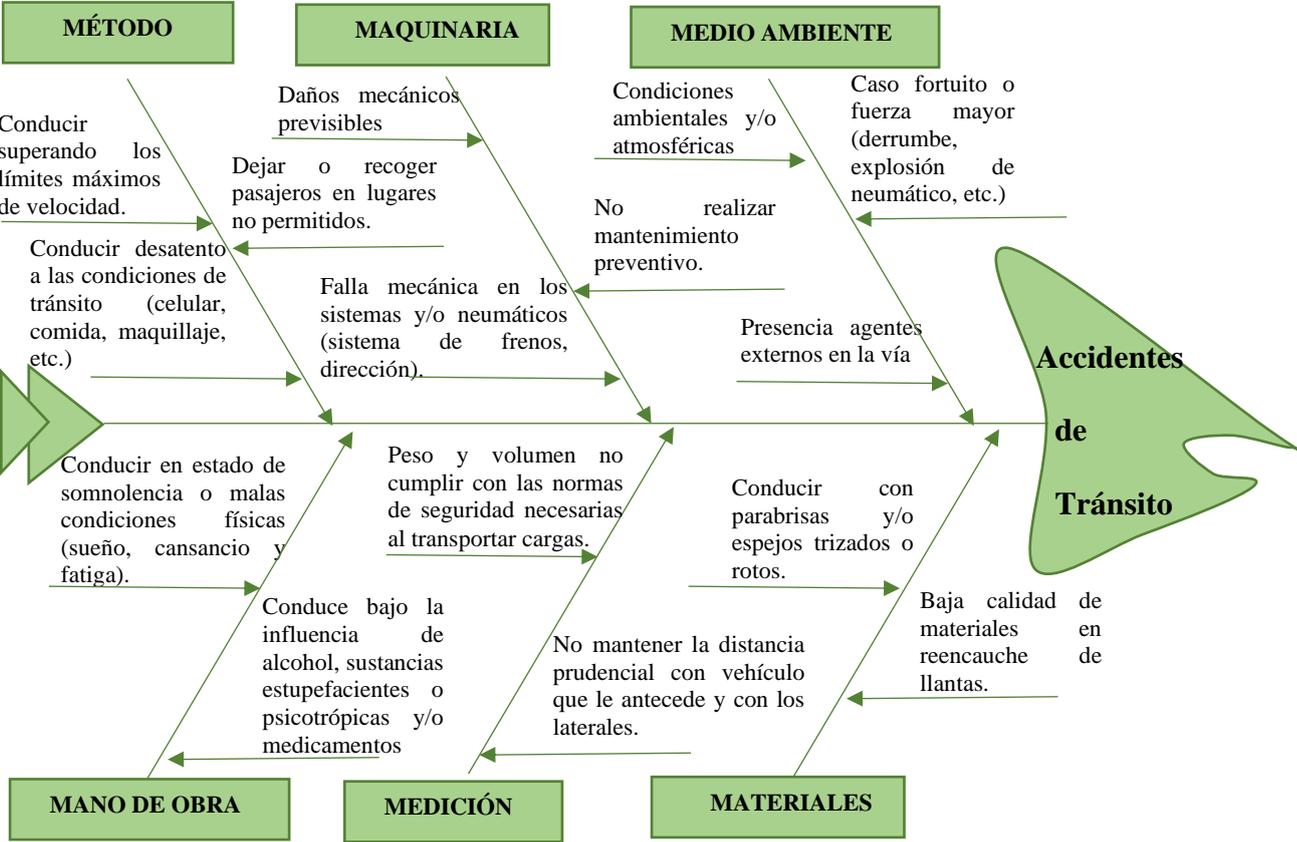


Figura 9. Diagrama de Ishikawa de causas de accidentes de tránsito

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2020)

Las causas que se mencionan en el diagrama Ishikawa son los de mayor ocurrencia dentro de las actividades que realizan los vehículos pertenecientes a la Cooperativa Brisas del Mar y que se deberán tomar en cuenta posteriormente para realizar la propuesta del diseño del sistema de gestión de la seguridad vial.

3.5. Diagnóstico de situación actual evaluando sistema de gestión de la seguridad vial basado en la norma NTE INEN – ISO 39001 a la Cooperativa de Transporte BRISAS DEL MAR

Para iniciar con el sistema de gestión de la seguridad vial, se realiza una auditoría interna para diagnosticar y evaluar el nivel de cumplimiento de la organización en base a los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.

Esta auditoría se realizó en el sitio de operaciones de la organización y fue aplicada a la alta dirección de la institución; Sr. Juan Vicente Repetto, Gerente de la operadora de transporte; Sr. Bayardo Potosí, presidente de Administración y Sr. Wilman Hernández, Secretario de la Cooperativa y algunos socios. La información que se recabó utilizando la metodología de la entrevista y está disponible en la sección de anexos de este documento (Anexo 2. Registro de evaluación de auditoría inicial al cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad vial basado en la norma NTE INEN – ISO 39001).

3.5.1. Resultados obtenidos de la auditoría inicial para el diagnóstico de situación actual

Los resultados que se obtuvieron se fundamentan en base al cumplimiento de los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.

En la Tabla 12 se pueden observar los valores porcentuales de acuerdo con los siguientes criterios:

Tabla 12

Valoración de los porcentajes de cumplimiento

Porcentaje de cumplimiento	Nivel de cumplimiento	Acción por tomar
≤ 50%	Bajo	Implementar
> 50% y < 60%	Medio	Mejorar
≥ 60%	Alto	Mantener

Fuente: (Intedya, 2019)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

En la Tabla 13 se muestra los resultados del diagnóstico con los porcentajes por cada requisito de la norma NTE INEN – ISO 39001 obtenidos mediante la auditoría inicial.

Tabla 13

Resultados de la auditoría inicial del sistema de gestión de la SV

RESULTADOS AUDITORÍA INICIAL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SV		
REQUISITO DE LA NORMA	% OBTENIDO DE CUMPLIMIENTO	ACCIONES POR TOMAR
4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN	0 %	IMPLEMENTAR
5. LIDERAZGO	0 %	IMPLEMENTAR
6. PLANIFICACIÓN	1,40 %	IMPLEMENTAR
7. SOPORTE	1,07 %	IMPLEMENTAR
8. OPERACIÓN	3,75 %	IMPLEMENTAR
9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO	0 %	IMPLEMENTAR
10. MEJORA	0 %	IMPLEMENTAR
NIVEL DE CUMPLIMIENTO	0,89 %	

Fuente: (Cooperativa de Transporte BRISAS DEL MAR, 2021)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

3.5.2. Análisis de resultados obtenidos de la auditoría inicial

La figura 10, muestra claramente los porcentajes de cumplimiento que se obtuvieron de la recopilación de la información de la Cooperativa de transporte Brisas del Mar, en base a los

requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001, mediante la aplicación de una auditoría inicial utilizando la herramienta de Checklist.

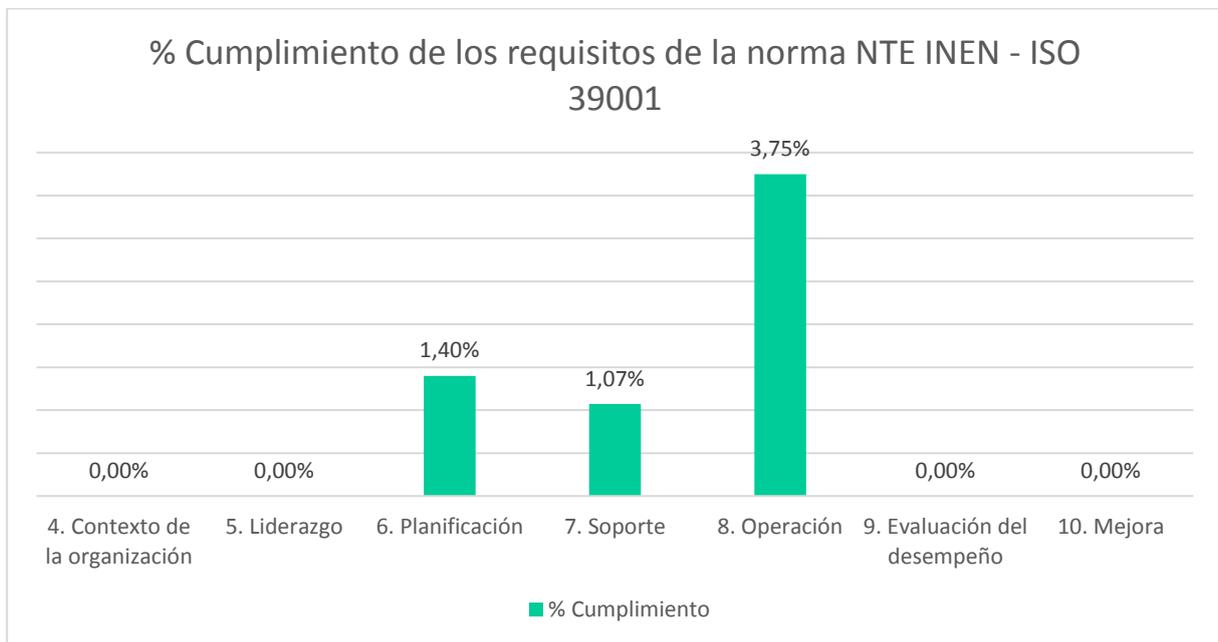


Figura 10. Porcentaje inicial de cumplimiento de los requisitos de la norma NTE INEN - ISO 39001 en la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR.

Fuente: Registro de evaluación de auditoría inicial.

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

Como era de esperarse el nivel de cumplimiento en toda la organización es bajo, 0,89%, por lo que se hace necesario implementar mejoras en todos los ámbitos de la operadora de transporte de acuerdo con los requisitos de la norma utilizada, para lograr los objetivos y metas en SV.

3.5.2.1. Contexto de la organización (Capítulo 4)

La Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar presenta un porcentaje de cumplimiento del 0%, referente al paso 1 correspondiente al Planear del ciclo PHVA de la norma NTE INEN – ISO 39001, para lo cual mencionaremos los puntos que la organización cumple y también de los que no cumple.

En los puntos que cumple la organización se encontró que:

- La organización no posee elementos de cumplimiento de este requisito.

Entre los puntos que la organización no cumple son:

- No ha identificado su rol en el sistema vial por lo que se requiere de la identificación de los factores internos y externos los cuales servirán para diseñar la matriz FODA de la organización.
- No se ha identificado los procesos, actividades asociadas y funciones de la organización que pueden afectar a la SV.
- No se ha identificado la secuencia e interacciones de estos procesos, actividades y funciones.
- No se ha determinado las partes interesadas que son pertinentes al sistema de gestión de la SV.
- No tiene determinado los límites y la aplicabilidad del sistema de gestión de la SV para establecer su alcance.
- No se ha determinado los resultados que se pretenden con el sistema de gestión de la SV, los cuales incluyen la disminución y, en último término la eliminación, de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico en los que pueda ejercer una influencia.
- No tiene disponible la información documentada del alcance del sistema de gestión de la SV.
- No se ha determinado establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente el sistema de gestión de la SV, en donde tiene identificados los procesos necesarios y sus interacciones de acuerdo con los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.
- No mantiene ni conserva información documentada que sirve de soporte en el cumplimiento de los procesos.

3.5.2.2. Liderazgo (Capítulo 5)

La Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar presenta un porcentaje de cumplimiento del 0%, referente al paso 1 correspondiente al Planear del ciclo PHVA de la norma NTE INEN – ISO 39001, para lo cual mencionaremos los puntos que la organización cumple y también de los que no cumple.

En los puntos que cumple la organización a través de la alta dirección se logró encontrar que:

- Se determinan que las responsabilidades y autoridades para los roles pertinentes se asignen y comuniquen dentro de la organización, pero de manera muy básica y que no ha tomado en cuenta la creación de la Unidad del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial y designar a su representante.

Entre los puntos que la organización no cumple se determinó que:

- No cuenta con un organigrama estructural en base al sistema de gestión de la seguridad vial donde se tome en cuenta a su representante.
- No dispone de una política que designe los recursos necesarios para el sistema de gestión de la SV.
- No tiene el compromiso de eliminar las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico como un objetivo de la SV.
- No tiene un enfoque de procesos para alcanzar los resultados de SV que garanticen que existen procesos transparentes y una participación adecuada en todos los niveles de la organización.
- No se prioriza acciones estratégicas y selecciona líneas de actuación específicas, basadas en la mejor información disponible para alcanzar los resultados previstos por el sistema de gestión de la SV.

- No se demuestra comunicación sobre la importancia de una gestión de la SV eficaz y conforme con los requisitos del sistema de gestión de la SV.
- No dispone de los recursos para establecer, implementar, mantener y mejorar de forma continua el sistema de gestión de la SV.
- No se promueve la mejora continua.
- No existe el apoyo a otros roles pertinentes de la dirección, para demostrar su liderazgo aplicado a sus áreas de responsabilidad.
- No existe una política de Seguridad Vial.
- No se ha asignado la responsabilidad y autoridad para asegurarse de que el sistema de gestión de la SV sea conforme con los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.
- No se ha establecido la responsabilidad y autoridad para informar a los directivos de la organización sobre el desempeño del sistema de gestión de la SV, incluyendo recomendaciones para la mejora.

3.5.2.3. Planificación (Capítulo 6)

La Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar presenta un porcentaje de cumplimiento del 1,40%, referente al paso 1 correspondiente a Planear del ciclo PHVA de la norma NTE INEN – ISO 39001, para lo cual mencionaremos los puntos que la organización cumple y también de los que no cumple.

En los puntos que cumple la organización se encontró que:

- La organización muestra un mínimo conocimiento de seguridad de los ocupantes y de la capacidad de carga del vehículo y aseguramiento de la carga dentro y sobre el vehículo.
- La autoridad de tránsito emite la correspondiente autorización adecuada al tipo de vehículo que se conduce de acuerdo con el cumplimiento de la revisión técnica

vehicular, pero debiendo tomarse en cuenta que este requerimiento debe cumplirse de manera constante por parte de la organización.

Entre los puntos que no cumple la organización se determinó que:

- No posee ningún proceso ni indicador que ayude a la cuantificación de su desempeño en SV.
- No posee el conocimiento al tipo de vehículo que se conduce de acuerdo con el sistema de gestión de la SV.
- No posee el conocimiento sobre la seguridad de los vehículos, considerando en especial la protección de los ocupantes, la protección de otros usuarios de la vía (vulnerables, así como otros ocupantes del vehículo), prevención de los accidentes de tráfico y mejora de sus consecuencias, inspección técnica de vehículos, capacidad de carga del vehículo y aseguramiento de la carga dentro y sobre el vehículo
- No tiene conocimiento sobre la velocidad de conducción segura, teniendo en cuenta tipo de vehículo, tráfico y condiciones meteorológicas.
- No conoce completamente las normativas legales de tránsito en cuanto a riesgos de accidentes de tránsito y no existe documentación sobre indicadores de desempeño en SV.
- No cuenta con una planificación segura del viaje, incluyendo la consideración de la necesidad del viaje, la cantidad de viajes, el modo de transporte, la elección de la ruta, el vehículo y el conductor.
- No tiene conocimiento del uso de equipos personales de seguridad, en especial cinturones, sistemas de retención infantil, cascos de bicicletas y motocicletas; así como los sistemas para ver y ser visto previstos.
- No dispone de las respectivas matrices que identifiquen riesgos, oportunidades y los resultados que se esperan en cuanto a la SV.

- No conoce sobre las condiciones en que se encuentran los conductores, considerando especialmente la fatiga, la distracción, el alcohol y las drogas.
- No tiene conocimiento del diseño vial y velocidad segura, considerando especialmente la segregación (del tráfico en dirección contraria, usuarios vulnerables), zonas próximas y diseño de intersecciones.
- La organización no ha establecido una planificación en la consecución de los objetivos de la SV.

3.5.2.4. Soporte (Capítulo 7)

La Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar presenta un porcentaje de cumplimiento del 1,07%, referente al paso 2 correspondiente al Hacer del ciclo PHVA de la norma NTE INEN – ISO 39001, para lo cual mencionaremos los puntos que la organización cumple y también de los que no cumple.

En los puntos que cumple la organización se encontró que:

- Ha empleado acciones para el almacenamiento y preservación, incluida la preservación de la legibilidad de la información documentada de manera empírica.

Entre los puntos que no cumple se encuentran:

- No cuenta con la designación de funciones para gestionar el SGSV.
- No existen recursos destinados a SV.
- No existe personas calificadas para desempeñar las competencias en SV.
- No se halla evidencia de la documentación donde se hayan fijado los objetivos para la toma de conciencia.
- No cuentan con los procesos estratégicos en cuanto a comunicación que permitan alcanzar los resultados en SV.
- No cuenta con los documentos requeridos por la normativa internacional concerniente al sistema de gestión de la SV.

- No cuentan con un formato estandarizado que permita mantener una documentación y seguimiento en SV.
- No disponen de la información contenida en la norma NTE INEN – ISO 39001 y la custodia de la escasa información documentada no mantiene un proceso de control adecuado impidiendo conocer los objetivos en SV requeridos por la ANT y MOVIDELNOR E.P.

3.5.2.5. Operación (Capítulo 8)

La Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar presenta un porcentaje de cumplimiento del 3,75%, referente al paso 2 correspondiente al Hacer del ciclo PHVA de la norma NTE INEN – ISO 39001, para lo cual mencionaremos los puntos que la organización cumple y también de los que no cumple.

En los puntos que cumple la organización se encontró que:

- La organización reacciona ante las muertes y heridas graves reales derivadas de los accidentes de tráfico o de otros incidentes de tráfico en los que tenga que ver la organización y, por parte del Consejo de Vigilancia quien tiene a cargo esta responsabilidad, pero que no ha empleado ninguna acción para prevenir o mitigar los efectos adversos en la Seguridad Vial.

Entre los puntos que la organización no cumple se encuentran:

- No mantiene ningún proceso de planificación con respecto a los apartados 6.2, 6.3 y 6.4. Tan solo cuenta con resoluciones de la Asamblea de socios que permiten tener un mínimo control en SV.
- No cuenta con preparación ante emergencias de accidentes de tráfico.

3.5.2.6. Evaluación del desempeño (Capítulo 9)

La Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar presenta un porcentaje de cumplimiento del 0%, referente al paso 3 correspondiente a Verificar del ciclo PHVA de la

norma NTE INEN – ISO 39001, para lo cual mencionaremos los puntos que la organización cumple y también de los que no cumple.

En los puntos que cumple la organización se encontró que:

- No se encontró ningún elemento que cumpla este requisito.

Entre los puntos que la organización no cumple se encuentran que:

- No ha establecido ningún método de medición, análisis y evaluación por cuanto no cuenta con indicadores de SV y solo mantiene los requisitos legales de SV que exige ANT y MOVIDELNOR E.P.
- No dispone de ningún procedimiento para investigación de accidentes, sólo se ha limitado a resolver con alguna disposición emitida en alguna sesión de Asamblea de socios, pero de manera muy superficial y no con la profundidad de una investigación propiamente hecha de acuerdo con el sistema de gestión de SV para evitar a futuro se repita dicha situación de accidente e incidente de tráfico.
- No cuenta con el sistema de gestión de la SV y por consiguiente no se realiza ninguna auditoría interna que evidencien el cumplimiento de los requisitos establecidos por la norma NTE INEN - ISO 39001.
- No ha puesto énfasis en la importancia de liderar un sistema de gestión de la SV dentro de la organización y en consecuencia no disponen de información documentada referente los procesos de mejora en SV.

3.5.2.7. Mejora (Capítulo 10)

La Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar presenta un porcentaje de cumplimiento del 0%, referente al paso 4 correspondiente al Actuar del ciclo PHVA de la norma NTE INEN – ISO 39001, para lo cual mencionaremos los puntos que la organización cumple y también de los que no cumple.

En los puntos que cumple la organización se encontró que:

- No se encontró cumplimiento de ningún elemento en este requisito.

Entre los puntos que la organización no cumple se determinó:

- No se toman acciones para controlar y corregir una no conformidad de los requisitos del sistema de gestión de la SV.
- No se evalúa la necesidad de generar acciones para eliminar las causas de la no conformidad con la finalidad que no vuelva a ocurrir ni ocurra a través de la determinación de las causas que originaron o puedan originar un accidente de tránsito.
- No se ha implementado ninguna acción necesaria para hacer frente a las no conformidades de los requisitos del sistema de gestión de la SV.
- No se ha responsabilizado de realizar cambios ante las no conformidades de los requisitos del sistema de gestión de la SV.
- No se han adecuado las acciones correctivas a los efectos de las no conformidades encontradas.
- No se conserva información documentada, como evidencia de la naturaleza de las no conformidades y cualquier acción posterior a tomarse.
- No se conserva información documentada como evidencia de los resultados de cualquier acción correctiva.
- No promueve ningún plan de mejora continua para el logro de los objetivos y metas establecidos conforme a la norma NTE INEN – ISO 39001 en beneficio de las partes interesadas.

CAPÍTULO IV

4. DISEÑO DE LA PROPUESTA

Este capítulo contiene el diseño del sistema de gestión de la seguridad vial que busca asegurar la mejora continua de la organización para alcanzar los requisitos de la norma NTE INEN ISO 39001 basado en la utilización del ciclo Deming (PHVA).

Este diseño del sistema de gestión de la SV para la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas Brisas del Mar, permitirá reducir y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes, heridas graves, incluyendo también los daños materiales originados de los accidentes de tráfico, manteniendo el compromiso de salvaguardar la vida de los seres humanos que forman parte de la organización, sus clientes y usuarios de la vía.

El desarrollo de las actividades planificadas de acuerdo con el plan de mejora propuesto se las realizará empleando el ciclo PHVA aplicado a los capítulos cuatro al diez de la norma, con el objetivo de alcanzar un nivel ALTO en el porcentaje de cumplimiento de la norma NTE INEN – ISO 39001, logrando asegurar la mejora continua de la organización.

4.1. Plan de mejora del sistema de gestión de la seguridad vial.

Después del análisis de los resultados de auditoría inicial realizado en el diagnóstico de situación actual, se concluye la necesidad de un diseño del sistema de gestión de la SV para la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas Brisas del Mar de la ciudad de Ibarra, en tal virtud, el desarrollo de las actividades para el cumplimiento de la norma NTE INEN – ISO 39001 serán elaboradas en base del ciclo Deming, con el objetivo de reducir y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tránsito.

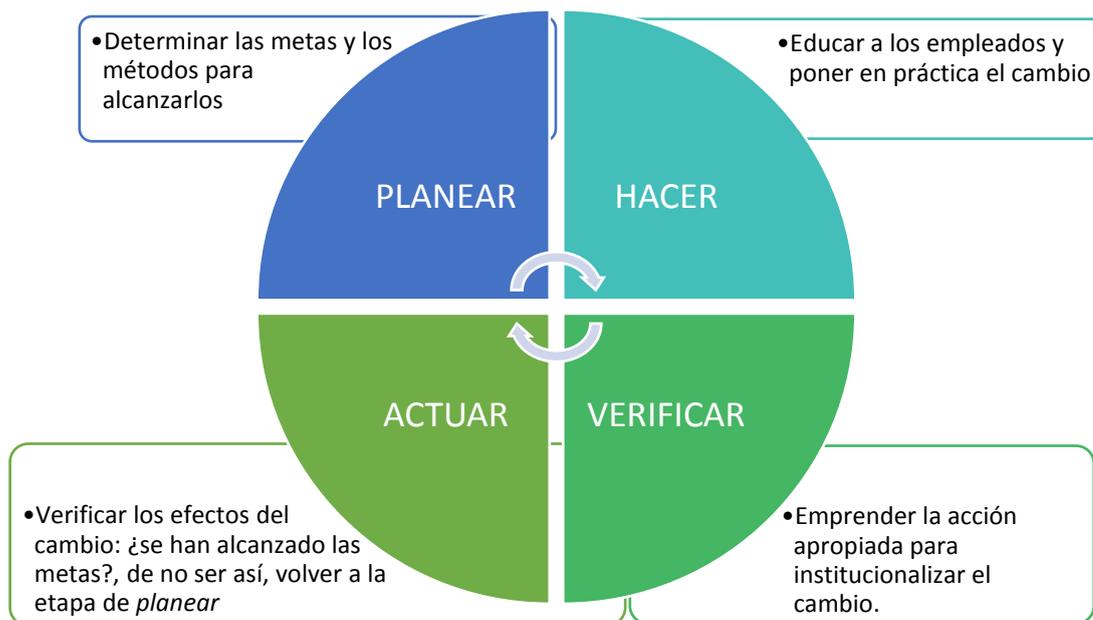


Figura 11. Ciclo Deming

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

Fuente: (Zapata Gómez, 2015)

En la Tabla 14 se detalla la propuesta del plan de mejora con las correspondientes actividades, objetivos, recursos y responsables basados en el ciclo Deming con el cual se busca asegurar la mejora continua en la organización, dando cumplimiento a los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.

Tabla 14

Plan de mejora del sistema de gestión de la seguridad vial para la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR

Requisito de la norma	PLAN DE MEJORA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL PARA LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS “BRISAS DEL MAR”			
	Objetivo	Actividades	Recursos	Responsables
	PLANIFICAR			

4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN

4.1. Conocimiento de la organización y de su contexto	Determinar las cuestiones externas e internas que son pertinentes para su propósito y que afectan a su capacidad para lograr los resultados previstos de su sistema de gestión de la SV.	Elaborar la matriz FODA por cada área de la organización .	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), Asamblea de socios y conductores colaboradores.
4.2. Compresión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas	Determinar las partes interesadas y sus requisitos, y los requisitos legales pertinentes al sistema de gestión de la SV.	Elaborar la matriz de partes interesadas.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), Asamblea de socios y conductores colaboradores.
4.3. Determinación del alcance del sistema de gestión de la SV	Determinar los límites y la aplicabilidad del sistema de gestión de la SV para establecer su alcance.	Elaborar el manual del sistema de gestión de la SV.	Laptop, internet, Office 365. Documentación, conocimientos de la operadora de transporte y norma NTE INEN – ISO 39001.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), Asamblea de socios y conductores colaboradores.
4.4. Sistema de gestión de la SV	Establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente un sistema de gestión de la SV, incluidos los procesos necesarios y sus interacciones.	Elaborar el mapa de procesos registrando los macroprocesos y las caracterizaciones.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), Gerente.

5. LIDERAZGO

5.1. Liderazgo y compromiso	La alta dirección debe demostrar liderazgo y compromiso con respecto al sistema de gestión de la SV.	Elaborar las políticas que permitan el cumplimiento del requisito.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente y Secretario.
5.2. Política	La alta dirección debe establecer una política de SV que sea adecuada al propósito de la organización proporcionando un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y las metas de SV, incluyendo el compromiso de cumplir los requisitos aplicables e incluyendo el compromiso de mejora continua del sistema de gestión de la SV, cuya información debe estar documentada y disponible, comunicarse dentro de la organización y disponible para las partes interesadas.	Elaborar la política del sistema de gestión de la SV.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente y Secretario.
5.3. Roles, responsabilidades y autoridades en la	La alta dirección debe asegurarse de que las responsabilidades	Elaborar mejora del organigrama estructural	Laptop, internet, Office 365.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU),

organización	des y autoridades para los roles pertinentes se asignen y comuniquen dentro de la organización.	de la operadora de transporte.	Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	presidente, Gerente y secretario.
---------------------	---	--------------------------------	--	-----------------------------------

6. PLANIFICACIÓN

6.1. Generalidades	La organización debe seguir un proceso que revise su desempeño en SV actual, determine los riesgos y oportunidades, seleccione los indicadores de desempeño en SV en los que se va a trabajar, analice lo que se puede conseguir a lo largo del tiempo y establezca objetivos de SV, metas de SV y planes apropiados para conseguirlo.	Elaborar la matriz de riesgos y oportunidades, permitiendo identificar los factores de desempeño para el logro de los objetivos y las metas de la SV.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, secretario y conductores colaboradores.
6.2. Acciones para tratar riesgos y oportunidades	Determinar los riesgos y oportunidades que es necesario tratar con el fin de asegurar que el sistema de gestión de la SV pueda lograr sus resultados previstos, prevenir o reducir efectos indeseados, lograr la mejora continua de	Establecer las acciones que se van a tomar una vez identificados los riesgos y oportunidades obtenidas del mapa de calor para designar a cada responsable dentro de la organización	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.

	manera que al integrar e implementar las acciones en sus procesos del sistema de gestión de la SV se evalúe la eficacia de estas acciones.	.		
6.3. Indicadores de desempeño en SV	Identificar los indicadores de desempeño en SV de la siguiente lista de indicadores de exposición al riesgo, indicadores de resultado de seguridad vial finales e indicadores de resultado de seguridad vial intermedios.	Elaborar el registro de los indicadores de desempeño en SV dispuestos por la norma NTE INEN-ISO 39001, e incluir otros de ser necesario.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.
6.4. Objetivos de SV y planificación para lograrlos	Establecer los objetivos de SV en las funciones y niveles pertinentes.	Elaborar una matriz que permita el registro de los objetivos de la SV.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), Presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.
HACER				
7. SOPORTE				
7.1. Coordinación	Coordinar las funciones y niveles pertinentes de la organización y las partes interesadas para alcanzar los beneficios	Elaborar el organigrama estructural y matrices de puestos de trabajo para identificar los encargados	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.

	<p>potenciales de sus acciones relacionadas con la SV. Además, hay que asegurar que existe una consulta interna y externa adecuada y que se coordinan sus actividades, diseñadas para alcanzar los objetivos y metas de SV establecidos.</p>	<p>del sistema de gestión de la SV dentro de la organización .</p>	<p>transporte.</p>	
7.2. Recursos	<p>Determinar y proporcionar los recursos y el marco de asignación necesarios para el establecimiento, implementación, mantenimiento y mejora continua del sistema de gestión de la SV de manera que se alcancen los objetivos y las metas de SV.</p>	<p>Elaborar la política para el aseguramiento de la disponibilidad y administración de los recursos de forma correcta.</p>	<p>Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.</p>	<p>José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.</p>
7.3. Competencia	<p>Determinar la competencia necesaria de las personas adecuadas basándose en la educación, formación o experiencia que realizan, bajo su control, un trabajo que afecta a su desempeño en SV, y conservar la información documentada</p>	<p>Elaborar una matriz de capacitación para todos los socios y conductores colaboradores, con la finalidad de que puedan adquirir los conocimientos que avalen la competencia en el sistema de gestión de</p>	<p>Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.</p>	<p>José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.</p>

	apropiada.	la SV.		
7.4. Toma de conciencia	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo, deben tomar conciencia de la política de SV, que su contribución a la eficacia del sistema de gestión de la SV, incluyendo los beneficios de una mejora del desempeño en SV.	Elaborar un listado relacionado al tema de SV e incluir un registro de las capacitaciones realizadas.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.
7.5. Comunicación	Determinar las necesidades de comunicaciones internas y externas pertinentes al sistema de gestión de la SV, incluyendo el contenido de la comunicación, cuándo y a quién comunicar. Establecer, implementar y mantener procesos de comunicación, teniendo en cuenta los diversos niveles y funciones de la organización y de las partes interesadas. Apoyar la mejora continua del desempeño	Elaborar la política de comunicación de forma interna y externa, definiendo los medios (físico, digital y/o electrónico) que se emplearán para con las partes interesadas.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.

	en SV mediante alianzas con las partes interesadas internas y externas, promocionando en dichas partes interesadas, según proceda, la necesidad de un enfoque a largo plazo en los resultados de SV y los medios necesarios que permita que se alcancen.			
7.6. Información documentada	Incluir la información documentada requerida por esta norma y que la organización ha determinado que es necesaria para la eficacia del sistema de gestión de la SV.	Elaborar el formato de la documentación para su registro y almacenamiento.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente y Gerente.
7.6.1. Generalidades				
7.6.2. Creación y actualización	Crea y actualiza información documentada, la organización debe asegurarse de que sea apropiado la identificación y descripción, el formato, así como la revisión y aprobación con respecto a la idoneidad y adecuación.	Elaborar el procedimiento para la creación, revisión y actualización de la documentación.	Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente y Gerente.
7.6.3. Control de la información documentada	La información documentada requerida por el sistema de gestión de la SV	Elaborar el procedimiento de control de información, que disponga	Laptop, internet, Office 365. Documentación y	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente y Gerente.

<p>y por esta norma se debe controlar para asegurarse de que esté disponible y sea adecuada para su uso, esté protegida adecuadamente. El control de la información documentada debe tratar su distribución, acceso, recuperación, almacenamiento y preservación, incluida la de legibilidad, control de cambios, retención y disposición. La información documentada de origen externo, que la organización ha determinado que es necesaria para la planificación y operación del sistema de gestión de la SV se debe identificar y controlar, según sea adecuado.</p>	<p>la distribución, acceso, recuperación, uso, almacenamiento y preservación incluida la legibilidad de la documentación.</p>	<p>conocimientos de la operadora de transporte.</p>
---	---	---

8. OPERACIÓN

8.1. Planificación y control operacional	<p>La organización debe identificar, planificar, implementar y controlar los procesos para cumplir los requisitos y para implementar las acciones determinadas estableciendo</p>	<p>Elaborar una matriz donde se registre el control de la movilidad, accidentes e incidentes que se presenten.</p>	<p>Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.</p>	<p>José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente y Gerente.</p>
---	--	--	--	--

criterios para los procesos, implementando el control de los procesos de acuerdo con los criterios, manteniendo información documentada en la medida necesaria para tener la confianza en que los procesos se han llevado a cabo según lo planificado. La organización debe controlar los cambios planificados y revisar las consecuencias de cambios no previstos, tomando acciones para mitigar los efectos adversos, cuando sea necesario. La organización debe asegurar que los procesos contratados externamente estén controlados.

8.2. Preparación y respuesta a las emergencias

La organización debe reaccionar ante las muertes y heridas graves reales derivadas de los accidentes de tráfico o de otros incidentes de tráfico en los que tenga que ver la organización y, cuando sea

Elaborar los procesos para respuesta ante accidentes de tránsito, e investigación de accidentes e incidentes y los respectivos registros

Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.

José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente y Gerente.

posible, prevenir o mitigar los efectos adversos en la SV. Disponer de procedimientos de respuesta, en particular para aquellos en los que se produzcan muertes o heridas graves. Ensayar estos procedimientos cuando sea posible.

para la revisión por parte de la alta dirección.

VERIFICAR

9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO

9.1. Seguimiento, medición, análisis y evaluación	<p>Determinar qué, cuándo y método es necesario medir y hacer seguimiento de acuerdo con los métodos para asegurar resultados válidos. La organización debe conservar la información documentada adecuada como evidencia de los resultados. Evaluar el desempeño en SV y la eficacia del sistema de gestión de la SV. Establecer, implementar y mantener un proceso para evaluar periódicamente el cumplimiento de los requisitos</p>	<p>Elaborar una matriz para seguimiento, análisis y evaluación del sistema de gestión de la SV para posterior evaluar el cumplimiento legal de la organización con respecto a la SV.</p>	<p>Laptop, internet, Office 365. Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.</p>	<p>José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.</p>
--	---	--	---	---

	legales de SV, así como otros requisitos de SV que la organización suscriba.			
9.2. Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico	<p>Determinar los factores subyacentes que la organización puede controlar o influenciar y que pueden provocar o contribuir a que sucedan estos incidentes, identificar la necesidad de acciones correctivas y las oportunidades de acciones preventivas de SV.</p> <p>La investigación debe realizarse oportunamente y los resultados de las investigaciones de los accidentes de tráfico y otros incidentes deben documentarse y mantenerse.</p>	Elaborar el proceso para la investigación de los accidentes de tránsito con sus respectivos registros de las reuniones para el correspondiente análisis.	<p>Laptop, internet, Office 365.</p> <p>Documentación y conocimientos de la operadora de transporte.</p>	<p>José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.</p>
9.3. Auditoría interna	<p>La organización debe llevar a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV.</p>	Elaborar una matriz de registros y hallazgos que se evidenciarán en una auditoría.	<p>Laptop, internet, Office 365.</p> <p>Documentación de la norma NTE INEN – ISO 39001 y conocimientos de la operadora de transporte.</p>	<p>José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, secretario y conductores colaboradores.</p>
9.4. Revisión por		Elaborar un	Laptop,	José Luis

la dirección	La alta dirección debe evaluar el sistema de gestión de la SV de la organización a intervalos planificados, para asegurarse de su conveniencia, adecuación y eficacia continuas en el logro de los objetivos y metas de SV establecidos.	procedimiento de registro de revisión del sistema de gestión de la SV por parte de la alta dirección.	internet, Office 365. Documentación de la norma NTE INEN – ISO 39001 y conocimientos de la operadora de transporte.	Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.
---------------------	--	---	--	--

ACTUAR

10. MEJORA

10.1. No conformidades y acciones correctivas	Reaccionar a la no conformidad, tomar acciones para controlarla y corregirla, y hacer frente a las consecuencias. Evaluar la necesidad de acciones para eliminar las causas de la no conformidad mediante la revisión, la determinación de las causas de la no conformidad y de si existen no conformidades similares, o que potencialmente podrían ocurrir.	Elaborar un registro para las acciones a tomar con respecto a las no conformidades.	Laptop, internet, Office 365. Documentación de la norma NTE INEN – ISO 39001 y conocimientos de la operadora de transporte.	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente, Secretario y conductores colaboradores.
10.2. Mejora continua	La organización debe mejorar continuamente la idoneidad, adecuación y eficacia del	Planificar las acciones correctivas o preventivas para tratar adecuada-	Laptop, internet, Office 365. Documentación de la	José Luis Arredondo (Estudiante CINDU), presidente, Gerente,

sistema de gestión de la SV.	mente las no conformidades encontradas en la auditoría interna y por la revisión de la alta dirección.	norma NTE INEN – ISO 39001 y conocimientos de la operadora de transporte.	secretario y conductores colaboradores.
------------------------------	--	---	---

Fuente: (INEN, 2013); Registro de auditoría inicial.

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

4.2. Contexto de la organización (Capítulo 4)

4.2.1. Conocimiento de la organización y su contexto

Para determinar los factores internos y externos que afectan a la organización en la consecución de sus objetivos en el sistema de gestión de la SV, se debe elaborar la matriz FODA de la institución, identificando las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades que tiene la operadora de transporte, la primera parte que corresponde a los factores internos se obtuvo mediante un cuestionario realizado al gerente de la organización, y a través del análisis PESTEL se determinaron los factores externos; además se elaboró el Mapa de Procesos con el cual se determinan las secuencias de los procesos, las actividades y funciones de la operadora de transporte (Anexo 6. Mapa de Procesos).

4.2.1.1. Análisis de los factores internos

En la determinación de los factores internos de la organización se tomó en cuenta los aspectos del checklist de diagnóstico de evaluación inicial, basados en el requisito 4 de la Norma NTE INEN – ISO 39001, determinando así como fortalezas los elementos que cumplen con la normativa y se comprenden como debilidades los elementos que no cumplen con el documento normativo, este análisis se demuestra en la Tabla 15 sobre el análisis de los factores internos previos a la elaboración de la matriz FODA.

Tabla 15

Análisis de factores internos de la Cooperativa Brisas del Mar

Factores	Cumplimiento	
	SI	NO
Compromiso de la organización con la seguridad vial.	X	
Cumplimiento de normativa legal con el Estado.	X	
Capacitación continua a los conductores.		X
Cumplimiento de documentación de los conductores de los vehículos.	X	
Posee SGSV.		X
Parque automotor dentro del rango de vida útil conforme a la LOTTTSV.	X	
Posicionamiento de la organización dentro de su segmento de mercado.	X	
Objetividad del sistema de gestión de la SV.		X
Socios y/o colaboradores contribuyentes de un buen ambiente laboral.		X
Mantenimiento vehicular periódico conforme normativa legal.	X	
Respuesta ante emergencias viales.		X
Infraestructura adecuada de la organización.		X

Fuente: Registro de evaluación de auditoría inicial Brisas del Mar

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

4.2.1.2. Análisis de los factores externos

Al determinar los factores externos utilizaremos un instrumento muy útil como la matriz PESTEL en el que se analizarán los elementos de oportunidad o amenaza para la organización en base a cada fuerza macro o factor externo como: político, económico, social, tecnológico, ecológico y legal, este análisis se muestra a continuación en la Tabla 16.

Tabla 16

Análisis de los factores externos mediante matriz PESTEL

Fuerzas macro	Elemento	Descripción	Plazo de cumplimiento			Impacto organizacional
			Corto	Mediano	Largo	
Político	Oportunidad	Mayor competitividad a nivel de la modalidad de carga liviana por certificación NTE INEN – ISO 39001.	X			POSITIVO
	Amenaza	Cambios en la LOTTTSV exigiendo mayor cumplimiento de SV.			X	INDIFERENTE
	Oportunidad	Creación de incentivos para las operadoras de transporte que tengan implementado el SGSV.			X	POSITIVO
	Amenaza	Retiro de título habilitante por no cumplir el Reglamento de la LOTTTSV.			X	NEGATIVO
	Amenaza	Aprobación de más operadoras de la misma modalidad.	X			NEGATIVO
Económico	Oportunidad	Incremento de fletes en los vehículos de la organización.		X		POSITIVO
	Amenaza	Retiro total de subsidios a los combustibles.		X		INDIFERENTE

	Oportunidad	Incremento de aportación por parte de los socios para alcanzar objetivos estratégicos de la organización.		X	POSITIVO	
	Amenaza	Incremento de precios en repuestos y mantenimiento de los vehículos.		X	NEGATIVO	
Social	Oportunidad	Compromiso con la colectividad como una de las partes interesadas.	X		POSITIVO	
	Amenaza	Desacreditación de la operadora de transporte por conductores que prestan un mal servicio.		X	NEGATIVO	
Tecnológico	Oportunidad	Mejoramiento y renovación del parque automotor de la organización.			X	POSITIVO
	Amenaza	Mal funcionamiento de los vehículos por malas condiciones mecánicas ocasionando accidentes de tráfico.		X		NEGATIVO
	Oportunidad	Implementación de equipos GPS, monitoreo de			X	POSITIVO

	Amenaza	<p>alerta de cansancio, fatiga y sueño del conductor en operatividad de su vehículo.</p> <p>Mal uso de dispositivos de comunicación mientras el conductor realiza sus labores en el vehículo de trabajo por la vía pública.</p>	X	NEGATIVO
Ecológico	Oportunidad	Disminución de emisiones de gases contaminantes.	X	POSITIVO
	Amenaza	Cambio en la política medioambientalista para el transporte terrestre en la disminución del uso de combustibles fósiles.		INDIFERENTE
	Oportunidad	Mejorar el parque automotor con vehículos que funcionen con energías alternativas y limpias.		POSITIVO
Legal	Oportunidad	Certificación de implementación de la NTE INEN – ISO 39001 en la Cooperativa de transporte Brisas del Mar		POSITIVO

Amenaza	Demandas judiciales por accidentes ocasionados a usuarios de la vía pública.	X	NEGATIVO
---------	--	---	----------

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

4.2.1.3. Matriz FODA

En la Tabla 17 se muestra el desarrollo de la matriz FODA para la Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar, cumpliendo así con el análisis de los factores externos e internos de la organización que pueden interferir en el logro de los objetivos del sistema de gestión de la SV, esta matriz se la registra con el código BM-USGSV-ADM-R-01.

Tabla 17

Matriz FODA - Cooperativa Brisas del Mar.

	MATRIZ FODA	Versión: 001 Código: BM-USGSV-ADM-R-001		
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia
Factores Internos				
Fortalezas		Debilidades		
Compromiso de la organización.		No existe capacitación continua para los conductores.		
Cumplimiento de normativa legal con el Estado.		Inexistencia de SGSV.		
Cumplimiento de documentación de los conductores de los vehículos.		Socios y/o colaboradores contribuyentes de un buen ambiente laboral.		
Parque automotor dentro del rango de vida útil conforme a la LOTTTSV.		Objetividad del sistema de gestión de la SV.		
Posicionamiento de la organización dentro de su segmento de mercado.		Infraestructura adecuada de la organización.		
Mantenimiento vehicular periódico conforme normativa legal.		Respuesta ante emergencias viales.		
Factores Externos				
Oportunidades		Amenazas		
Político				
Mayor competitividad a nivel de la modalidad de carga liviana por certificación NTE INEN –ISO 39001.		Retiro de título habilitante por no tener implementado SGSV.		

Creación de incentivos para las operadoras de transporte que tengan implementado el SGSV.	Aprobación de más operadoras de la misma modalidad.
Económico	
Incremento de fletes en los vehículos de la organización. Incremento de aportación por parte de los socios para alcanzar objetivos estratégicos de la organización.	Incremento de precios en repuestos y mantenimiento de los vehículos.
Social	
Compromiso con la colectividad como una de las partes interesadas.	Desacreditación de la operadora de transporte por conductores que prestan un mal servicio.
Tecnológico	
Mejoramiento y renovación del parque automotor de la organización. Implementación de equipos GPS, monitoreo de alerta de cansancio, fatiga y sueño del conductor en operatividad de su vehículo.	Mal funcionamiento de los vehículos por malas condiciones mecánicas ocasionando accidentes de tráfico. Mal uso de dispositivos de comunicación mientras el conductor realiza sus labores en el vehículo de trabajo por la vía pública.
Ecológico	
Disminución de emisiones de gases contaminantes. Mejorar el parque automotor con vehículos que funcionen con energías alternativas y limpias.	Contaminación del medio ambiente y daño en la salud del conductor, pasajeros y usuarios de la vía pública al usar combustibles fósiles.
Legal	
Certificación de implementación de la NTE INEN – ISO 39001 en la Cooperativa de transporte Brisas del Mar.	Demandas judiciales por accidentes ocasionados a usuarios de la vía pública.

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

4.2.2. Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas

La determinación de este requisito de la norma en uso se pudo lograr mediante la elaboración de una matriz de partes interesadas la cual se encuentra denominada como registro y se la identifica con el código **BM-USGSV-ADM-R-002** (Anexo 3. Matriz de partes interesadas) y de la Matriz de Identificación y Evaluación de Requisitos Legales codificada como **BM-USGSV-ADM-R-003** (Anexo 4. Matriz de Identificación y Evaluación de Requisitos Legales).

4.2.3. Determinación del alcance del sistema de gestión de la seguridad vial

El presente diseño del sistema de gestión de la seguridad vial se desarrollará en la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas BRISAS DEL MAR de la ciudad de Ibarra, permitiendo a la operadora plantear un modelo que permita mitigar los accidentes por medio de la Norma NTE INEN – ISO 39001, esto se logrará mediante la elaboración del manual del SGSV con la codificación: **BM-USGSV-ADM-M-001** (Anexo 5. Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial).

4.2.4. Sistema de gestión de la seguridad vial

Para establecer el SGSV, es necesario incluir todos los procesos y sus interacciones para lo cual se elaboran los siguientes documentos con su respectiva codificación:

- Mapa de procesos, **BM-USGSV-ADM-PR-001**. (Anexo 6. Mapa de Procesos).
- Macroprocesos, **BM-USGSV-ADM-PR-002**. (Anexo 7. Macroprocesos).
- Caracterizaciones, **BM-USGSV-ADM-PR-003**. (Anexo 8. Caracterizaciones).

4.3. Liderazgo (Capítulo 5)

4.3.1. Liderazgo y compromiso

Para que el sistema de gestión de la seguridad vial obtenga el éxito que se requiere, la alta dirección debe demostrar su liderazgo y un elevado nivel de compromiso, esto puede conseguirse cuando se disponen los recursos, para incentivar, capacitar, delegar y facultar al personal que hace parte de la organización, fortaleciendo la confianza en cada una de las responsabilidades asignadas, a la vez promueva y mantenga un buen ambiente de trabajo interno donde cada miembro de la operadora de transporte se involucre totalmente en la consecución de los objetivos de la seguridad vial, liderando la transportación en la modalidad de carga liviana sirviendo de modelo para el resto de operadoras. Para establecer el cumplimiento de este requisito de la norma se ha elaborado políticas internas de la Cooperativa de transporte con su respectiva codificación:

- Política de Asignación de recursos **BM-USGSV-ADM-PO-001** (Anexo 9. Política de asignación de recursos).
- Política para el Mantenimiento Vehicular **BM-USGSV-ADM-PO-002** (Anexo 10. Política para Mantenimiento Vehicular).
- Política Laboral **BM-USGSV-ADM-PO-003** (Anexo 11. Política Laboral).
- Política de Procesos Internos **BM-USGSV-ADM-PO-004** (Anexo 12. Política de Procesos Internos).
- Política de Actualización de la información **BM-USGSV-ADM-PO-005** (Anexo 13. Política de Actualización de la información).
- Política de comunicación interna y externa. **BM-USGSV-ADM-PO-06** (Anexo 14. Política de Comunicación Interna y Externa).

4.3.2. Política

La Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas BRISAS DEL MAR determinó su política para el sistema de gestión de la seguridad vial, la cual es pertinente al propósito de la operadora, establece un marco de referencia para la elaboración de los objetivos y metas de la seguridad vial, fortalece el compromiso de cumplir cada requisito de la normativa y de la mejora continua del presente sistema de gestión.

Dicha política está de manera pertinente documentada como Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial y codificada como **BM-USGSV-ADM-PO-007** (Anexo 15. Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial).

4.3.3. Roles, responsabilidades y autoridades en la organización

En cumplimiento a este requisito, la Cooperativa BRISAS DEL MAR a través de la alta dirección comunique las asignaciones de responsabilidades y autoridades dentro de la organización, para ello se ha elaborado un modelo de organigrama estructural y que ha este documento se le ha dado el código **BM-USGSV-ADM-R-003** (Anexo 16. Organigrama

Estructural), y, además se ha diseñado las matrices de los diferentes puestos de trabajo de acuerdo con las funciones identificadas, dicho documento se encuentra codificado como **BM-USGSV-ADM-R-004** (Anexo 17. Matrices de puestos de trabajo).

4.4. Planificación (Capítulo 6)

4.4.1. Acciones para tratar riesgos y oportunidades

Para que la Cooperativa BRISAS DEL MAR pueda mantener una aplicación adecuada de los métodos de riesgos y oportunidades sin que afecten el desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial, se elaboró las matrices de riesgo bajo el código **BM-USGSV-ADM-R-005** (Anexo 18. Matriz de Riesgos) y la matriz de oportunidades con el código **BM-USGSV-ADM-R-006** (Anexo 19. Matriz de Oportunidades). De esta manera es conveniente manejar solamente los riesgos y oportunidades necesarios, así como el planeamiento de las actividades para tratarlos.

En la Tabla 18 se definió el nivel de riesgo y el nivel de oportunidad usando los criterios de dimensionamiento y valoración para tratar cada uno de ellos.

Tabla 18

Criterios para el dimensionamiento y valoración de riesgos y oportunidades

DIMENSIONAMIENTO DEL RIESGO										
PROBABILIDAD DE OCURRENCIA (PO)		GRADO DE IMPACTO (GI)								
Frecuencia		Severidad								
Raro	1	Bajo	1	1	2	3	4	5		
Improbable	2	Menor	2	2	4	6	8	10		
Posible	3	Moderado	3	3	6	9	12	15		
Probablemente	4	Mayor	4	4	8	12	16	20		
Casi cierto	5	Crítico	5	5	10	15	20	25		

VALORACIÓN DE RIESGOS		
Riesgo Bajo	1-3	Requiere procedimiento rutinario
Riesgo Medio Bajo	4-5	Acciones de mejora no esenciales
Riesgo Medio Alto	6-9	Especificar responsabilidad de Gerencia
Riesgo Alto	10-12	Requiere atención de Gerencia
Riesgo Extremo	15-25	Acción inmediata

DIMENSIONAMIENTO DE LA OPORTUNIDAD				
PROBABILIDAD DE OCURRENCIA (PO)		GRADO DE IMPACTO (GI)		
Frecuencia		Severidad		
Raro	1	Bajo	1	1
Improbable	2	Menor	2	2
Posible	3	Moderado	3	3
Probablemente	4	Mayor	4	4
Casi cierto	5	Crítico	5	5

VALORACIÓN DE LA OPORTUNIDAD		
Oportunidad Baja	1-3	Acción inmediata
Oportunidad Media Baja	4-5	Requiere atención de Gerencia
Oportunidad Media Alta	6-9	Especificar responsabilidad de Gerencia
Oportunidad Alta	10-12	Acciones de mejora
Oportunidad Extrema	15-25	Requiere procedimiento rutinario

Elaborado por: Jose Luis Arredondo Llamuca

La determinación de estos valores en los diferentes niveles fue considerados a través de reuniones de trabajo con el responsable de SV y el área administrativa de la organización, donde se analizó los riesgos, obteniendo la estimación de cada uno de ellos que son el resultado de la interrelación entre los niveles de probabilidad y consecuencia obteniendo el resultado esperado y por consiguiente una valoración.

4.4.2. Indicadores de desempeño en SV

La determinación de indicadores permite verificar si los objetivos propuestos por la alta dirección se están alcanzando, y si las acciones que se están tomando al interior de la organización facultan un funcionamiento de manera indicada, para ello se ha determinado los correspondientes indicadores que nos permiten medir el desempeño de cada proceso de la operadora de transporte, el cual está documentado y codificado como **BM-USGSV-ADM-R-007** (Anexo 20. Indicadores de Desempeño en Seguridad Vial).

De acuerdo con la Organización Internacional de Estandarización (ISO) para obtener una correcta utilización de los procesos operativos es indispensable determinar indicadores de desempeño en seguridad vial, siendo estos de exposición al riesgo, de resultado final e intermedios de resultado de SV. La Tabla 19 se explica los indicadores de exposición al riesgo.

Tabla 19

Indicadores de exposición al riesgo

Indicador	Parámetros	Periodicidad
Distancia recorrida	Kilómetros recorridos en cada flete	Cada flete
Tiempo de viaje	Tiempo estimado empleado en cada flete	Cada flete
Volumen de tráfico	Planificación de ruta gramas	Cada flete
Volumen de la carga	Límites de capacidad de la carga	Cada flete

Fuente: Herramientas ISO

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

En la Tabla 20 se aprecian los indicadores de resultado que se han elegido, estos nos permiten establecer las acciones para afrontar dichos riesgos, evaluamos la cantidad de accidentes, lesionados, decesos y costos económicos que existen cada mes, de esta forma se puede modificar las medidas para que el sistema de gestión avance con la mejora continua.

Tabla 20

Indicadores de resultado

Indicador	Parámetros	Periodicidad
Nº accidentes de tránsito	Cantidad de accidentes que involucra a la organización.	Mensual
Nº incidentes de tránsito	Cantidad de incidentes que involucra a la organización.	Mensual
Nº lesionados	Cantidad de heridos producto de accidentes de tráfico.	Mensual
Nº decesos	Cantidad de fallecidos resultado de accidentes de tráfico.	Mensual
Costo humano y económico	Cantidad de dinero que la organización desembolsó por costos relacionados a accidentes de tráfico.	Mensual

Fuente: Herramientas ISO

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

En la Tabla 21 se observan los indicadores intermedios de resultados de seguridad vial, los cuales se basan en la correcta utilización de los equipos de protección personal en las operaciones de la operadora de transporte.

Tabla 21

Indicadores de seguridad intermedios

Indicador	Parámetros	Periodicidad
Regulación de velocidad	Cumplimiento de límites de velocidad establecidos en la normativa legal.	Diaria
Planificación de rutas	Cumplimiento de rutas de viaje con las horas de conducción y descanso.	Diaria
Condición de salud de los conductores	Cumplir los parámetros de no consumo de alcohol y sustancias de dependencia previa a la conducción.	Diaria
Uso de Equipos de protección personal	Utilización correcta de los equipos de protección personales y del cinturón de seguridad.	Diaria
Seguridad de los vehículos	Cumplir con las disposiciones legales como Revisión Técnica Vehicular, chequeos antes de la conducción.	Diaria
Selección idónea del tipo de vehículo para el flete	Verificar los requerimientos necesarios del vehículo para la actividad a realizar.	Diaria
Renovación de parque automotor	Cumplir la normativa legal en cuanto a la vida útil del automotor que establece como máximo 15 años.	Diaria
Respuesta postrer al accidente y primeros auxilios	Capacitación en responder a la emergencias de manera que se asistan a las víctimas con los primeros auxilios en el lugar del accidente.	Diaria
Inhabilitación de conductores no idóneos	Cumplir la normativa legal de los conductores por falta del título habilitante o excedió los 65 años.	Diaria

Fuente: Herramientas ISO

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

4.4.3. Objetivos de SV y planificación para lograrlos

Los factores de desempeño que están identificados nos servirán para poder determinar los objetivos de la seguridad vial, estableciendo las acciones a realizar, los recursos que se necesitan, el o los responsables, cuándo terminará y de qué manera se evaluarán los resultados. Este proceso estará documentado y tendrá el código **BM-USGSV-ADM-R-008** (Anexo 21. Objetivos de la Seguridad Vial y Planificación para lograrlos).

4.5. Soporte (Capítulo 7)

4.5.1. Coordinación

Para dar cumplimiento a este requisito se utiliza las matrices de los puestos de trabajo acerca de las distintas funciones o cargos donde se describen cada uno de los procedimientos que deben cumplir los funcionarios de la operadora y lograr los objetivos del sistema de gestión de la seguridad vial (Anexo 17. Matrices de puestos de trabajo).

4.5.2. Recursos

El establecimiento de recursos tiene concatenación con el capítulo 5 que corresponde a Liderazgo y compromiso dando así cumplimiento con los dos requerimientos (Anexo 9. Política de Asignación de Recursos).

4.5.3. Competencia

El cumplimiento de este requisito de la norma, se estableció la competencia de los funcionarios a través de las matrices de puestos de trabajo **BM-USGSV-ADM-R-004** (Anexo 17. Matrices de puestos de trabajo) y la Matriz de Capacitación Interna y Externa codificada como **BM-USGSV-ADM-R-009** (Anexo 22. Matriz de Capacitación Interna y Externa) que garantiza la idoneidad de los funcionarios fundamentándose en educación, experiencia laboral y capacitación referente cargo asignado.

4.5.4. Toma de Conciencia

La alta dirección determina las acciones oportunas para que los conductores de la

organización, tengan absoluta conciencia de la política de la seguridad vial y para conseguir la eficacia del sistema de gestión deberán cumplir los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001, debe tomarse en cuenta la experiencia de los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos cinco años reconociéndose como aprendizaje y que en la Matriz de capacitación interna y externa (Anexo 21) se menciona capacitaciones en SGSV, además se elabora el Registro de Capacitaciones con código **BM-USGSV-ADM-R-010** (Anexo 23. Registro de Capacitaciones).

4.5.5. Comunicación

Para establecer este requisito y dar cumplimiento con la norma NTE INEN – ISO 39001 para que fortalezca el sistema de gestión de la seguridad vial se elaboró la Política de comunicación interna y externa para la Cooperativa BRISAS DEL MAR y está documentada bajo el código **BM-USGSV-PO-006** (Anexo 14. Política de comunicación interna y externa).

4.5.6. Información documentada

Una parte fundamental para el sistema de gestión de la seguridad vial es tener toda su información de manera documentada de acuerdo con la norma NTE INEN – ISO 39001, deberá cumplir con la creación, actualización y revisión de dicha información teniendo en cuenta lo siguiente:

- Identificación y descripción.
- Formatos y medios de soporte.
- Revisión y aprobación.

La protección y conservación de la información documentada debe encontrarse bajo un estricto control para que se encuentre disponible para la organización y entidades de control aplicando las siguientes acciones:

- Distribución, acceso, recuperación y uso.
- Almacenamiento y preservación.

- Control de cambios.
- Retención y disponibilidad.

Para cumplir los requisitos de la norma se determinó el Procedimiento para elaboración y control documental codificada como **BM-USGSV-ADM-P-001** (Anexo 24. Procedimiento para elaboración y control documental), además se lleva un registro en la Lista Maestra de documentos con código **BM-USGSV-ADM-R-011** (Anexo 25. Lista Maestra de Documentos).

4.6. Operación (Capítulo 8)

4.6.1. Planificación y control operacional

La alta dirección identifica, planifica, y posteriormente implementar y controlar los procesos para dar cumplimiento a los requisitos y actividades establecidas disponiendo criterios para cada uno de los procesos manteniendo la información documentada, para cumplir con este requisito de la norma se muestran los procesos con su respectiva codificación:

- **BM-USGSV-ADM-PR-004** Recepción del flete (Anexo 26. Proceso de Recepción de flete).
- **BM-USGSV-ADM-PR-005** Coordinación de unidades (Anexo 27. Proceso de Coordinación de unidades).
- **BM-USGSV-ADM-R-012** Autorización de salida de vehículo (Anexo 35. Autorización de salida de vehículo).
- **BM-USGSV-ADM-PR-006** Control de cumplimiento (Anexo 28. Proceso de Control de cumplimiento).
- **BM-USGSV-ADM-C-002** Registro de cumplimiento del Conductor y Vehículo antes del Flete (Anexo 34. Registro de cumplimiento del Conductor y Vehículo antes del Flete).
- **BM-USGSV-ADM-PR-007** Transporte (Anexo 29. Proceso de Transporte).
- **BM-USGSV-ADM-R-013** Hoja de Recepción de Flete (Anexo 36. Hoja de

Recepción de Flete).

- **BM-USGSV-ADM-R-014** Hoja de movilización Diaria (Anexo 37. Hoja de Movilización Diaria).
- **BM-USGSV-ADM-PR-008** Preparación y respuesta a emergencias, accidentes e incidentes de tráfico (Anexo 30. Proceso de Preparación y respuesta a emergencias, accidentes e incidentes de tráfico).
- **BM-USGSV-ADM-PR-009** Facturación y cobro (Anexo 31. Proceso de Facturación y cobro).

Adicionalmente para el correspondiente control de la contratación externa mediante la evaluación y selección de proveedores, cuyo proceso está codificado como **BM-USGSV-ADM-PR-010** (Anexo 32. Proceso de Evaluación y selección de proveedores).

- **BM-USGSV-ADM-R-015** Control de Mantenimiento (Anexo 38. Control de Mantenimiento).
- **BM-USGSV-ADM-R-016** Ruto Gramas (Anexo 39. Ruto Gramas).
- **BM-USGSV-APY-R-001** Solicitud de evaluación de proveedor (Anexo 38. Solicitud de evaluación de proveedor).
- **BM-USGSV-APY-R-002** Requisitos para proveedores (Anexo 41. Requisitos para proveedores).
- **BM-USGSV-APY-R-003** Información de proveedor (Anexo 42. Información de proveedor).
- **BM-USGSV-APY-R-004** Selección de proveedor (Anexo 43. Selección de proveedor).
- **BM-USGSV-APY-R-005** Comunicación a proveedor de producto o servicio no conforme. (Anexo 45. Producto o Servicio No Conforme).

4.6.2. Preparación y respuesta a las emergencias

Ante un posible evento de accidente o incidente de tránsito durante la movilización de los vehículos de la operadora, ésta debe tener una capacidad de respuesta ante cualquier situación de estas cualidades y en casos extremos, de existir heridos o fallecidos por accidentes de tráfico, se prevé dar cumplimiento a este requisito mediante la elaboración del proceso para la investigación de accidentes de tráfico documentado en el Anexo 33, además de tener un Registro de Investigación de accidentes de tráfico codificado como **BM-USGSV-ADM-R-017** (Anexo 46. Registro de Investigación de accidentes de tráfico), y el registro de accidentes e incidentes de tráfico **BM-USGSV-ADM-R-018** (Anexo 47. Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico).

4.7. Evaluación del desempeño (Capítulo 9)

4.7.1. Seguimiento, medición, análisis y evaluación

Al igual que los factores de desempeño de la seguridad vial, también se ha elaborado sistemas de seguimiento que mantendrá informada a la operadora de transporte acerca del aporte de mejora continua en seguridad vial lo que se evidenciará mediante los registros de movilización, reporte de accidentes, monitoreo velocidad y ubicación con GPS y el control de cumplimiento de la seguridad vial (Anexo 37. Hoja de Movilización Diaria y Anexo 47. Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico).

4.7.2. Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico

Para dar cumplimiento a este requisito de la norma y que la organización pueda establecer las causas de los accidentes o incidentes de tráfico se elaboró el procedimiento de investigación de estos y para que los miembros de la operadora de transporte por intermedio del requisito de toma de conciencia puedan tener experiencia y evitar estos sucesos (Anexo 33. Proceso de Investigación de accidentes de tráfico y Anexo 46. Registro de Investigación de Accidentes de Tráfico) .

4.7.3. Auditoría interna

La Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR debe dar cumplimiento a este requisito mediante la realización de una auditoría interna que permita determinar el nivel de cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad vial, para ello se elaboró el plan de auditoría anual con el código **BM-USGSV-ADM-R-018** (Anexo 48. Plan de auditoría anual) y la Lista de hallazgos de auditoría interna con el código **BM-USGSV-ADM-R-019** (Anexo 49. Lista de Hallazgos de Auditoría Interna).

4.7.4. Revisión por la directiva

La alta dirección de la operadora de transporte BRISAS DEL MAR debe revisar periódicamente el sistema de gestión de la seguridad vial con el objetivo de ejecutar acciones correctivas a las no conformidades encontradas y así garantizar la eficacia en el alcance de los objetivos y metas de la seguridad vial establecidos, requisito que se dará cumplimiento mediante la elaboración del procedimiento de revisión por la dirección con el código **BM-USGSV-ADM-P-002** (Anexo 50. Procedimiento de Revisión por la Dirección).

4.8. Mejora (Capítulo 10)

4.8.1. No conformidades y acciones correctivas

Para asegurar la fase de mejora continua la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR identificará las no conformidades de los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001 durante el proceso de auditoría interna, y se tome acciones correctivas o preventivas para así dar cumplimiento a este requisito de la norma, por lo que se ha determinado el análisis de causa, así como los planes de acción, sean estos de acciones correctivas, preventivas y de mejora, este documento se registra con el código **BM-USGSV-ADM-R-020** (Anexo 51. Análisis de causas y planes de acción correctivo, preventivo y mejora).

4.8.2. Mejora continua

La Cooperativa BRISAS DEL MAR dará cumplimiento a este requisito de la norma

mediante el Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial (Anexo 5. Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial), en cuyo documento se encuentra determinado la política, el alcance y objetivos de SV, y el plan de acción que luego de la auditoría interna realizada periódicamente (Anexo 48. Plan de Auditoría Interna) se pueda obtener como resultado la identificación de las no conformidades (Anexo 49. Lista de Hallazgos de Auditoría Interna), con el objetivo de reducir el número de accidentes de tráfico, heridos y muertes que involucren a la operadora de transporte.

4.8.3. Presupuesto para la implementación del SGSV

En la Tabla 22 se detalla el presupuesto económico estimado en el que la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR tendría que invertir para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

Tabla 22

Presupuesto económico para implementación SGSV

PRESUPUESTO ECONÓMICO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SGSV PARA LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS “BRISAS DEL MAR”				
DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1. INVERSIONES				
1.1. Documentación de apoyo				
Norma NTE INEN – ISO 39001		1	Unidad	11,90
1.2. Equipos de detección de alcohol y drogas				
Alcoholímetro con inmovilizador de vehículo		19	Unidad	800

Dispositivos de detección de drogas		2	Unidad	350	700
-------------------------------------	---	---	--------	-----	-----

1.3. Equipos de control de velocidad y rastreo satelital

Dispositivos de control de velocidad		19	Unidad	100	1900
Rastreo Satelital		19	Unidad	78,95	1500

1.4. Equipos de protección personal

Casco		19	Unidad	15	285
Protector auricular		19	Unidad	25	475
Guante de raspado		19	Unidad	10	190
Chaleco reflectante		19	Unidad	15	285
Gafas de seguridad con protección UV		19	Unidad	5	95

Mascarilla semi facial		19	Unidad	25	475
------------------------	---	----	--------	----	-----

1.5. Equipos para medición de neumáticos

Profundímetro		1	Unidad	20	20
Manómetro		1	Unidad	30	30
Compresor de aire		1	Unidad	700	700

2. GASTOS

2.1. Asesoramiento y consultoría

Asesoramiento Ingeniero Industrial		6	Unidad	1200	7200
Consultoría		6	Unidad	600	3600

2.2. Materiales y suministros de oficina

Agendas		3	Unidad	5	15
Bolígrafos		10	Unidad	0,35	3,5

Resmas de papel bond		10	Unidad	2,7	27
Archivadores		5	Unidad	4	20
Estantería		1	Unidad	80	80
Computador		1	Unidad	1000	1000
Impresora		1	Unidad	100	100
SUBTOTAL					33912,40
2.3. Porcentaje imprevistos					
10% Imprevistos		1	Unidad	0,1	3391,24
TOTAL					37303,64
Finamiento: Propio () Auspicio () Institución Financiera (X)					

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

4.8.4. Evaluación del diseño del sistema de gestión de la seguridad vial

Al evaluar la propuesta y habiendo desarrollado la documentación necesaria con el propósito de cumplir con los requisitos de la norma NTE INEN -ISO 39001, utilizando el registro de auditoría (Anexo 52. Registro de Evaluación Auditoría Final), se obtiene un 60,29% de cumplimiento que representa un nivel de desempeño alto respecto a la auditoría inicial que fue de un 0,89%. La Tabla 23 ilustra los resultados de esta nueva evaluación:

Tabla 23

Resultados Auditoría Sistema de Gestión de la Seguridad Vial

RESULTADOS AUDITORÍA FINAL SGSV	
REQUISITO DE LA NORMA	% OBTENIDO DE CUMPLIMIENTO
4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN	92,86 %
5. LIDERAZGO	26,40 %
6. PLANIFICACIÓN	71,16 %
7. SOPORTE	50,00 %
8. OPERACIÓN	62,50 %
9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO	49,10 %
10. MEJORA	70,00 %
NIVEL DE CUMPLIMIENTO	60,29 %

Fuente: (Cooperativa de Transporte BRISAS DEL MAR, 2021)

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca

Así mismo, en la figura 12 se muestra gráficamente el nivel de cumplimiento alcanzado mediante la auditoría final realizada, demostrando de esta manera que el desarrollo del diseño de la propuesta del sistema de gestión de la seguridad vial para la Cooperativa de transporte de carga BRISAS DEL MAR alcanzando los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001 basados en el Ciclo Deming, asegura la mejora continua para la organización.

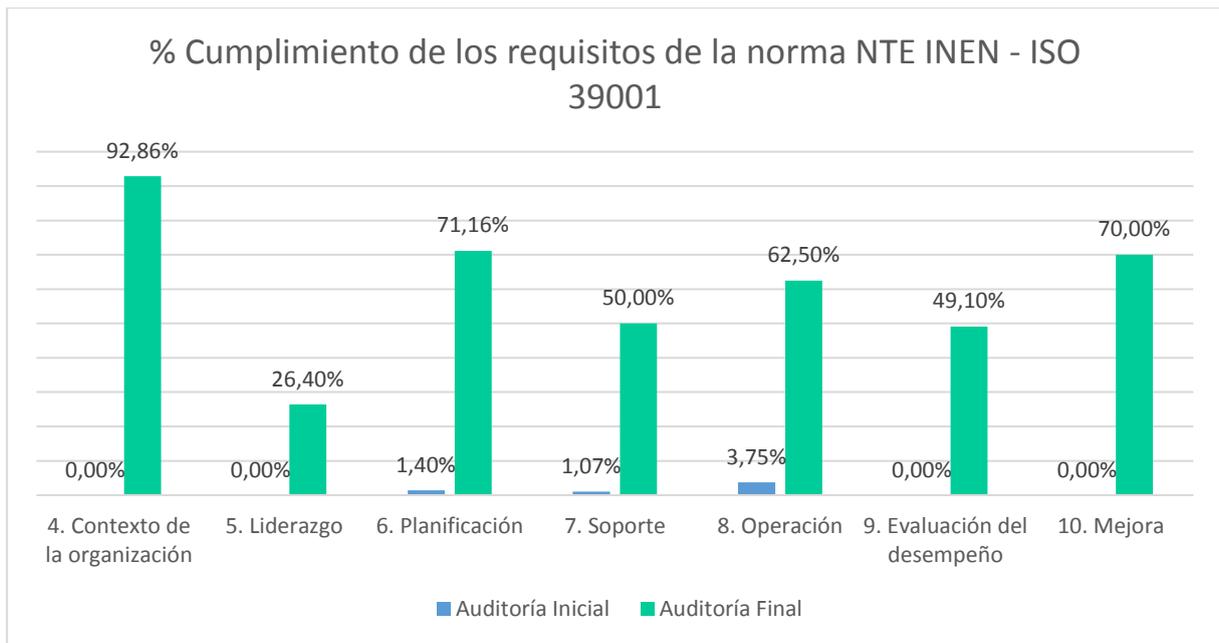


Figura 12. Comparativo de Porcentaje de cumplimiento inicial y final de los requisitos de la norma NTE INEN - ISO 39001

Fuente: Registros de evaluación de auditoría inicial y final.

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

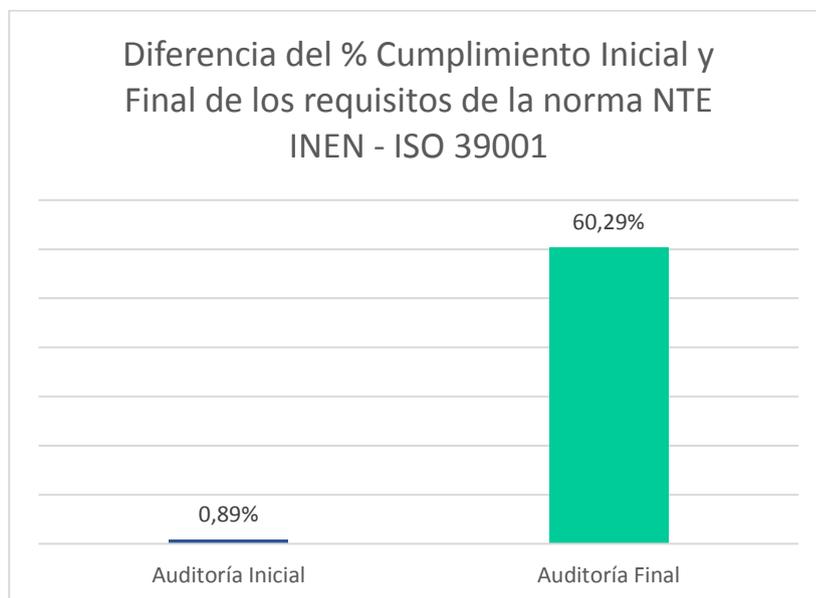


Figura 13. Diferencia del porcentaje de cumplimiento entre la auditoría inicial y final

Fuente: Registros de evaluación de auditoría inicial y final.

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

CONCLUSIONES

- Se procedió a fundamentar la información pertinente a esta investigación mediante la búsqueda en fuentes bibliográficas y se recopilaron conceptos necesarios referentes a la seguridad vial, la comprensión contextual de la norma NTE INEN – ISO 39001 y herramientas e instrumentos que permitieron que el sistema de gestión propuesto tenga una estructura ordenada y lógica para alcanzar el cumplimiento de los requerimientos de la norma y logre el resultado esperado en la operadora de transporte.
- Mediante la aplicación de una auditoría inicial en base a los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001 el estado situacional de la organización después de la evaluación fue del 0,89%, lo cual determinaba un nivel de cumplimiento bajo y la necesidad de realizar el diseño del presente sistema de gestión.
- El diseño del sistema de gestión de la seguridad vial para la Cooperativa BRISAS DEL MAR, se adapta a las necesidades de la operadora de transporte, contiene documentación necesaria, procedimientos, políticas y registros, para dar cumplimiento a los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001, la cual busca disminuir los accidentes de tránsito y prevenir los riesgos en el trabajo garantizando la efectividad en sus operaciones. La evaluación del diseño indica un 60,29% de cumplimiento, nivel alto, y permite asegurar la mejora continua de la organización en la consecución de los objetivos y metas de este estudio. De implementarse, si lo requiere la organización, deberá aplicarse una auditoría con un organismo externo que emita la certificación respectiva.

RECOMENDACIONES

Establecidas las conclusiones de esta investigación se recomienda:

- Proponer un proyecto de implementación y posteriormente la certificación del sistema de gestión de la seguridad vial en base a la norma NTE INEN – ISO 39001, permitiendo alcanzar una competitividad con valor agregado en los procesos de la organización, mejorar el servicio y la imagen corporativa de la operadora de transporte.
- Coordinar estrategias de relaciones con organismos de control de movilidad, en este caso MOVIDELNOR E.P., parte interesada dentro del contexto de la organización, elaborando una serie de planes de acción para lograr los objetivos y metas conjuntos de la seguridad vial.
- Realizar un estudio ergonómico en la organización que permita analizar los puestos de trabajo, que tenga relación al control de la fatiga y cansancio mientras se realiza la conducción, padecimiento del trastorno del sueño AOS (Apnea Obstructiva del Sueño) y factores psicosociales que afectan a los trabajadores del sector de la transportación de carga liviana, en base a la gestión de la jornada y prevención de la fatiga laboral, las cuales influyen en la causalidad de los accidentes de tráfico.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito. (14 de noviembre de 2020). <https://www.ant.gob.ec/>. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de <https://www.ant.gob.ec/>: https://www.ant.gob.ec/?page_id=3261
- ANT. (31 de diciembre de 2018). <https://www.ant.gob.ec/>. Recuperado el 10 de julio de 2021, de <https://www.ant.gob.ec/>: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670
- Asamblea Nacional Constituyente. (20 de Octubre de 2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Obtenido de https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (20 de octubre de 2008). <https://www.asambleanacional.gob.ec>. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de <https://www.asambleanacional.gob.ec>: <http://archivobiblioteca.asambleanacional.gob.ec/constituciones-del-ecuador>
- Botta, N. A. (05 de marzo de 2018). *Análisis Integral de los Accidentes* (4ta. ed.). (R. Proteger, Ed.) Rorario, Santa Fe, Argentina: Red Proteger. Obtenido de https://www.redproteger.com.ar/editorialredproteger/serieaccidentologia/72_Analisis_Integral_Accidentes_Marzo2018.pdf
- Comisión de Tránsito del Ecuador. (10 de agosto de 2021). www.comisiontransito.gob.ec. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de www.comisiontransito.gob.ec: <https://www.comisiontransito.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LEY-ORGANICA-REFORMATORIA-DE-LA-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Cooperativa de Transporte BRISAS DEL MAR. (7 de noviembre de 2021). Recuperado el 7 de noviembre de 2021

Cruz, M., Rivera, I., Baca Cruz, G., Cristóbal, M. A., Gutiérrez, J. C., Baca Urbina, G., & Obregón Sánchez, M. G. (2014). *Introducción a la Ingeniería Industrial*. San Juan Tlihuaca, Ciudad de México, México: GRUPO EDITORIAL PATRIA. Recuperado el 05 de julio de 2021, de <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/39448>

Defensoría del Pueblo Ecuador. (08 de abril de 2016). <https://www.biblioteca.defensoria.gob.ec>. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de <https://www.biblioteca.defensoria.gob.ec>: <https://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/1519/1/Reglamento%20General%20para%20la%20Aplicaci%C3%B3n%20de%20la%20Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Transporte%20Terrestre%20Tr%C3%A1nsito%20y%20Seguridad%20Vial-actualizaci%C3%B3n.pdf>

FORO DE PROFESIONALES LATINOAMERICANOS DE SEGURIDAD. (01 de julio de 2021). <https://www.gestiondelriesgo.com/>. Recuperado el 06 de agosto de 2021, de <https://www.gestiondelriesgo.com/>: <https://www.gestiondelriesgo.com/artic/discipl/4163.htm>

Hernández Sampieri, R. (2014). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN* (Sexta ed.). (J. M. Chacón, Ed.) México, Mexico DF, Mexico: McGraw Hill. Recuperado el 1 de noviembre de 2021

INEC. (31 de diciembre de 2020). <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>. Recuperado el 10 de julio de 2021, de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2019/2019_ANET_PT.pdf

INEC Ecuador. (28 de mayo de 2020). <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>. (I. Ecuador, Productor) Recuperado el 05 de agosto de 2021, de

<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>

https://public.tableau.com/app/profile/instituto.nacional.de.estad.stica.y.censos.inec./viz/Registroestadsticodedefuncionesgenerales_15907230182570/Men

INEC Panamá. (19 de junio de 2012). <https://www.inec.gob.pa/>. (I. PANAMÁ, Ed.) Obtenido de <https://www.inec.gob.pa/>

<https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

INEN. (30 de agosto de 2011). <https://www.normalizacion.gob.ec/>. Recuperado el 10 de agosto de 2021, de <https://www.normalizacion.gob.ec/>

<https://www.normalizacion.gob.ec/buzon/normas/CODEX-57.pdf>

INEN. (25 de noviembre de 2013). NORMA NTE INEN ISO 39001. *SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL Y RECOMENDACIONES DE BUENAS PRÁCTICAS(01), Primera*, 43. (INEN, Ed., & INEN, Trad.) Quito, Pichincha, Ecuador: INEN. Recuperado el 01 de agosto de 2021

INEN. (15 de septiembre de 2016). <https://www.normalizacion.gob.ec/>. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de <https://www.normalizacion.gob.ec/>

<https://www.normalizacion.gob.ec/buzon/reglamentos/RTE-034-4R.pdf>

INEN. (15 de enero de 2018). <http://inennormalizacion.blogspot.com/>. Recuperado el 11 de julio de 2021, de <http://inennormalizacion.blogspot.com/>

<http://inennormalizacion.blogspot.com/2018/01/nte-inen-iso-39001-sistemas-de-gestion.html>

Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos. (31 de mayo de 2020). <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/>

https://public.tableau.com/app/profile/instituto.nacional.de.estad.stica.y.censos.inec./viz/Registroestadsticodedefuncionesgenerales_15907230182570/Men

Intedya. (18 de enero de 2019). <https://www.intedya.com/>. Obtenido de <https://www.intedya.com/>: <https://www.intedya.com/internacional/333/actualidad-transporte-tocarvi-inicia-proceso-de-implementacion-iso-9001-e-iso-39001-con-intedya-quito-ecuador-.html>

ISO 31000. (2018). *Norma ISO 31000: Gestión de Riesgos*. Ginebra: Secretaría Central de ISO.

Martínez, H. (2018). *Metodología de la Investigación*. México.

Ministerio de Obras Públicas. (16 de agosto de 2017). <https://www.obraspublicas.gob.ec/>. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/>: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/12/Plan-Operativo-de-Seguridad-Vial.pdf>

Monroy Mejía, M. (2018). *Metodología de la Investigación*. México: Lapislázuli. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/172512>.

MOVIDELNOR E.P. (18 de mayo de 2015). <https://www.movidelnor.gob.ec/>. Recuperado el 6 de noviembre de 2021, de <https://www.movidelnor.gob.ec/>: <https://www.movidelnor.gob.ec/webepm/uniportal/wp-content/uploads/2021/09/ESTATUTO-DE-CREACION-REFORMADO.pdf>

NORDOM. (11 de octubre de 2021). <https://indocal.gob.do/>. Recuperado el 25 de diciembre de 2021, de <https://indocal.gob.do/>: <https://indocal.gob.do/wp-content/uploads/2021/09/NORDOM-ISO-10013-2021.pdf>

OMS. (17 de noviembre de 2019). <https://news.un.org/>. Obtenido de <https://news.un.org/>: <https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501>

OMS. (06 de mayo de 2021). <https://www.who.int>. Obtenido de <https://www.who.int>: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

ONU. (11 de mayo de 2011). <https://www.who.int/>. Obtenido de <https://www.who.int/>: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf

Organización Panamericana de la Salud. (23 de marzo de 2017). *www.paho.org/*. Recuperado el 10 de diciembre de 2021, de *www.paho.org/*: *www.paho.org/seguridadvial*

Ramírez Soriano, A. (2020). *Prevención de accidentes. Seguridad Vial* (Primera ed.). (N. Gibert, Ed.) Barcelona, Cataluña, España: Marge Books. Recuperado el 09 de julio de 2021, de *https://elibro.net/es/ereader/utnorte/160741*

RED PROTEGER. (04 de noviembre de 2011). *https://www.redproteger.com.ar/*. Obtenido de *https://www.redproteger.com.ar/*:
https://www.redproteger.com.ar/biblioteca/accidente/17.pdf

Registro Oficial. (17 de agosto de 2012). *https://www.registroficial.gob.ec/*. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de *https://www.registroficial.gob.ec/*:
https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/ediciones-especiales/item/5451-edici%C3%B3n-especial-no-323

Repetto Beltrán, J. V. (5 de noviembre de 2021). Gerente Cooperativa Brisas del Mar. (J. L. Arredondo Llamuca, Entrevistador) Ibarra, Imbabura, Ecuador.

SANTA BIBLIA. (2003). *SANTA BIBLIA*. Jerusalén, Israel, Israel: United Bible Societies. Recuperado el 25 de 12 de 2021

Sindicato de Choferes Tarqui. (05 de agosto de 2021). *http://www.sindicatochoferestarqui.com/*. Obtenido de *http://www.sindicatochoferestarqui.com/*: *http://www.sindicatochoferestarqui.com/*

SRI. (04 de diciembre de 2019). *https://www.sri.gob.ec/*. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de *https://www.sri.gob.ec/*: *https://srienlinea.sri.gob.ec/sri-en-linea/SriRucWeb/ConsultaRuc/Consultas/consultaRuc*

Transesmeraldas Internacional - TEISA. (15 de marzo de 2015). *https://www.transesmeraldas.com/*. Obtenido de *https://www.transesmeraldas.com/*:
https://www.transesmeraldas.com/copia-de-historia

- tránsito, S. P. (2018). *proteccióntransito*. Obtenido de <https://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/consecuencias-del-exceso-de-velocidad/>
- Truyols Matéu, S., & Martínez Osorio Chana, J. M. (2007). *Ingeniería de la Seguridad Vial* (Primera ed.). (F. M. Tomé, Ed.) Madrid, Madrid, España: DELTA. Recuperado el 4 de noviembre de 2021, de <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/169706>
- Truyols Matéu, S., & Sampedro Rodriguez, Á. (2011). *Fundamentos de la seguridad vial* (Fernando M. García Tomé ed.). Collado Villalba, Madrid, España: DELTA Publicaciones. Recuperado el 10 de diciembre de 2021, de <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/170200>
- Universidad Nacional de Chimborazo. (10 de diciembre de 2019). <https://novasinerгия.unach.edu.ec>. Recuperado el 6 de noviembre de 2021, de <https://novasinerгия.unach.edu.ec>: <https://novasinerгия.unach.edu.ec/index.php/novasinerгия/article/download/117/71/430#:~:text=Esto%20se%20acent%C3%BAa%20en%20los,4004%20fallecidos%20y%2006920%20lesionados>.
- vida, P. N.-2. (22 de septiembre de 2017). https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf. Recuperado el 5 de noviembre de 2021, de https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf: www.planificacion.gob.ec
- Zapata Gómez, A. (2015). *Ciclo de la Calidad PHVA*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado el 21 de mayo de 2022, de <https://elibro.net/es/ereader/utnorte/129837>

ANEXOS

Anexo 1. Resolución N° 025 – ANT – DIR – 2019 “Reglamento de Revisión Técnica Vehicular”

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 1.- El presente Reglamento tiene por objetivo establecer las normas y procedimientos de cumplimiento obligatorio a nivel nacional respecto de la Revisión Técnica Vehicular (RTV), así como también el procedimiento que permita autorizar el funcionamiento de los Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) en todo el país y emisión de los permisos correspondientes, conforme lo determina la LOTTTSV, su Reglamento General de aplicación y reglamentos técnicos vigentes.

Artículo 3.- La Revisión Técnica Vehicular es el procedimiento por el cual los Centros de Revisión Técnica Vehicular autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), verifican las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad, de emisión de gases, ruido ambiental y de confort de los vehículos, mediante la aplicación de reglamentos y normas técnicas vigentes, colaborando de esta manera con el derecho de las personas a vivir en un ambiente sano y libre de contaminación.

Artículo 4.- Todos los vehículos a motor y unidades de carga (remolques y semirremolques) que circulen en el territorio de la República del Ecuador, con las excepciones contempladas en la LOTTTSV, el Reglamento General para su Aplicación y el presente Reglamento, deberán ser sometidos al proceso de RTV anual.

La Revisión Técnica Vehicular se realizará como máximo en el mes que señale el reglamento, de acuerdo con el último dígito de la placa de identificación vehicular, según el cuadro de calendarización vigente para la Matriculación Vehicular emitido por la ANT.

La Revisión Técnica Vehicular estará vigente hasta el último día del mes que le

corresponda realizar la RTV en el siguiente año, según el cuadro de calendarización aprobado por la ANT.

Artículo 5.- Ningún vehículo podrá circular por el territorio ecuatoriano sin poseer la matrícula vigente, haber cancelado los pagos de tasas, impuestos y multas, así como el adhesivo de Revisión Técnica Vehicular correspondiente. Fuera de los plazos establecidos para el efecto, los organismos de control de tránsito, según el ámbito de sus competencias, procederán a la aprehensión del automotor, hasta que su propietario presente la cancelación de los valores pendientes por concepto de tasas, impuestos y multas asociadas al proceso de matrícula.

Artículo 6.- Los Centros de Revisión Técnica Vehicular colocarán en el vehículo un adhesivo que certificará la aprobación de la Revisión Técnica Vehicular. Este adhesivo será colocado en un sitio visible del parabrisas delantero de los vehículos y en el caso de motocicletas y similares sobre el costado izquierdo del tanque de combustible o en un sitio que sea visible para efectos de control operativo.

Artículo 7.- El adhesivo de aprobación de la Revisión Técnica Vehicular otorgado por cada Centro de Revisión Técnica Vehicular será válido para todos los procesos de matriculación a nivel nacional; mismo que será elaborado según el formato establecido por la ANT.

CAPÍTULO II

OBJETIVOS DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 10.- Los objetivos fundamentales de la Revisión Técnica Vehicular son:

1. Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, relacionadas con el diseño, fabricación de estos, y en los que aplique, el mantenimiento de las condiciones originales con las que fue homologado; así como el cumplimiento de la normativa técnica vigente;
2. Verificar que los vehículos a motor mantengan un nivel de emisiones contaminantes que no superen los límites máximos establecidos en la normativa técnica vigente;

3. Identificar las fallas mecánicas previsibles y en general las fallas por falta de mantenimiento de los vehículos;
4. Mejorar la seguridad vial a través de la verificación en el cumplimiento de elementos mínimos de seguridad activa y pasiva propios para cada vehículo;
5. Mejorar la capacidad de operación del vehículo;
6. Reducir las emisiones contaminantes; y,
7. Comprobar la idoneidad de uso de cada vehículo.

CAPÍTULO IV

DE LOS CENTROS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 15.- Los CRTV son las unidades técnicas diseñadas, construidas, equipadas y autorizadas para realizar el RTV. Estos Centros son los únicos autorizados para emitir los certificados o reportes de resultados que contengan los aspectos técnicos específicos de APROBACIÓN, CONDICIONAMIENTO o RECHAZO de los vehículos que fueron sometidos a la RTV.

Artículo 20.- Los Certificados de APROBACIÓN o RECHAZO de la RTV y los reportes de resultados de CONDICIONAL en este proceso, deberán estar firmados física o digitalmente por un ingeniero automotriz o afines, quien lo hará a nombre y en representación del correspondiente CRTV y por lo tanto del GAD o Mancomunidad competente. Estos certificados podrán ser obtenidos de manera física o digital del sistema informático habilitado para el efecto y serán conferidos bajo responsabilidad de quien los suscriba. De presumirse falsificación del documento, se pondrá en conocimiento de la autoridad competente.

CAPÍTULO V

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE LOS CENTROS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 40.- Según la norma técnica NTE INEN 2349:2003, para realizar la Revisión

Mecatrónica de Seguridad, todos los centros deben contar al menos con los siguientes equipos:

1. Banco de pruebas para deriva dinámica.
2. Banco de pruebas para suspensiones.
3. Banco de pruebas para frenos.
4. Dispositivo automático de pesaje del vehículo.
5. Detector de profundidad de labrado de neumáticos.
6. Luxómetro con regloscopio autoalineante de eje vertical y horizontal.
7. Banco detector de holguras.
8. Analizados de gases.
9. Opacímetro de flujo parcial.
10. Sonómetro integral ponderado.
11. Velocímetro, tacógrafo y cuenta kilómetros, para la revisión de taxis (en caso de requerirlo).

Todos los equipos de los CRTV fijos deben estar instalados en línea, de tal manera que los vehículos puedan ser revisados en forma secuencial y continua. Las características de cada equipo constan en la Norma NTE INEN 2349:2003 y son parte del Anexo I del presente Reglamento.

CAPÍTULO VII

REQUISITOS PARA LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 50.- Previo a presentar el vehículo a la revisión técnica, los propietarios deberán cancelar los valores por concepto de tasas, impuestos y multas asociadas al proceso de matriculación y Revisión Técnica Vehicular; adicionalmente, presentará los siguientes requisitos:

1. Original del documento de matrícula, en caso de pérdida o robo, presentarán la copia de la denuncia realizada autoridad competente.

2. Para casos especiales de vehículos nuevos importados directamente por su propietario (Diplomáticos, Menaje de casa, de Personas Discapacitadas, Internación Temporal, etc.), presentarán la factura o documentos de importación.
3. Con la documentación se verificarán los datos contenidos en la Base Única Nacional de Datos administrada por la ANT, como son: placa de identificación vehicular, VIN (Número de Identificación Vehicular), marca, modelo, cilindraje, color, clase de servicio y otros que se considere pertinente. Esta verificación permitirá comprobar la correspondencia documental y física del vehículo.

CAPÍTULO VIII

PROCESO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 52.- La RTV es un conjunto de pruebas no invasivas, encaminadas a determinar las condiciones mínimas de seguridad que deben cumplir los vehículos previa a su matriculación y posterior circulación en las vías del territorio ecuatoriano.

Artículo 57.- Sin perjuicio de lo previsto en el Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, la RTV comprenderá:

1. Inspección visual del vehículo.
2. Revisión Mecatrónica de seguridad.
3. Control de la emisión de gases contaminantes.
4. Revisión de parámetros específicos de acuerdo con la modalidad de transporte o servicio que preste el vehículo, según las Resoluciones vigentes, emitidas por la ANT y/o el Servicio Ecuatoriano de Normalización – INEN.

CAPÍTULO XI

REVISIÓN MECATRÓNICA Y DE SEGURIDAD

Artículo 62.- La revisión mecatrónica y de seguridad tiene por objeto verificar el correcto funcionamiento de los principales mecanismos y sistemas del vehículo, de tal forma

que se verifique el cumplimiento de parámetros mínimos establecidos para autorizar la circulación de los vehículos en la vía pública.

Artículo 63.- La revisión mecatrónica y de seguridad de los vehículos se llevará a cabo considerando lo establecido en el Reglamento General para la aplicación a la LOTTTSV, la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2349 vigente de RTV, la misma que se aplicará sobre la base de las especificaciones establecidas en el Instructivo de RTV, que consta en el Anexo I del presente Reglamento.

Anexo 2. Registro de evaluación de auditoría inicial del sistema de gestión de la seguridad vial basado en la norma NTE INEN – ISO 39001

	COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS “BRISAS DEL MAR”	Versión: 001					
		Código: BM-USGSV-ADM-C-001					
REGISTRO DE EVALUACIÓN DE AUDITORÍA INICIAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL BASADO EN LA NORMA NTE INEN – ISO 39001							
CRITERIOS DE CALIFICACIÓN: A. Cumple Totalmente con el criterio enunciado, teniendo una ponderación de 10 puntos. B. Cumple Parcialmente con el criterio enunciado teniendo una ponderación de 5 puntos. C. Cumple con el mínimo del criterio enunciado teniendo una ponderación de 3 puntos. D. No cumple con el criterio enunciado teniendo una ponderación de 0 puntos.							
N°.	REQUISITOS DE LA NORMA NTE INEN – ISO 39001	Aplica SI / NO	CRITERIO INICIAL DE EVALUACIÓN				OBSERVACIONES
			Cumple Totalmente	Cumple Parcialmente	Mínimo Cumplimiento	No Cumple	
4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN		Aplica	A	B	C	D	
4.1. COMPRENSIÓN DE LA ORGANIZACIÓN							
4.1.1.	La organización identifica su rol en el sistema vial.	SI				X	No se ha realizado análisis de factores internos y externos los cuyo resultado sería la construcción de la matriz FODA de la organización.
4.1.2.	Se identifican los procesos, actividades asociadas y funciones de la organización que pueden afectar a la SV.	SI				X	
4.1.3.	Se puede determinar la secuencia e interacciones de estos procesos, actividades y funciones.	SI				X	
4.2. COMPRENSIÓN DE LAS NECESIDADES Y EXPECTATIVAS DE LAS PARTES INTERESADAS							
4.2.1.	La organización ha determinado las partes	SI				X	No existe

	interesadas que son pertinentes al sistema de gestión de la SV.						la matriz de partes interesadas ni de identificación y evaluación de requisitos legales.
4.2.2.	Se han determinado los requisitos de las partes interesadas.	SI				X	
4.2.3.	La organización ha determinado los requisitos legales y otros requisitos relacionados con la SV que la organización suscriba.	SI				X	
4.3. DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL							
4.3.1.	La organización determina los límites y la aplicabilidad del sistema de gestión de la SV para establecer su alcance.	SI				X	La organización no posee un sistema de gestión de la SV, por consiguiente, no es posible definir su alcance, documentación y resultados que se deseen lograr.
4.3.2.	La organización determina el alcance del sistema de la SV considerando las cuestiones externas e internas referidas en el apartado 4.1.	SI				X	
4.3.3.	El alcance del sistema de gestión de la SV determina la aplicabilidad de los requisitos referidos en el apartado 4.2.	SI				X	
4.3.4.	La organización determina el alcance considerando los requisitos de planificación del capítulo 6.	SI				X	
4.3.5.	La organización determina los resultados que se pretenden con el sistema de gestión de la SV, los cuales incluyen la disminución y, en último término la eliminación, de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico en los que pueda ejercer una influencia.	SI				X	
4.3.6.	La organización tiene disponible la información documentada del alcance del sistema de gestión de la SV.	SI				X	
4.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL							
4.4.1.	La organización ha determinado establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente el sistema de gestión de la SV, en donde tiene identificados los procesos necesarios y sus interacciones para, de acuerdo con los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI				X	Los procesos, el alcance y los resultados del sistema de gestión de la SV no están definidos por
4.4.2.	La organización mantiene y conserva información documentada que sirve de soporte en el cumplimiento de los procesos.	SI				X	

							consi- guiente tampoco existe informa- ción docu- mentada.
SUBTOTAL			0	0	0	0	0
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/140)			0 %				
5. LIDERAZGO		Aplica	A	B	C	D	
5.1. LIDERAZGO Y COMPROMISO							
5.1.1.	La organización a través de la alta dirección demuestra liderazgo y compromiso con respecto al sistema de gestión de la SV.	SI				X	El nivel más alto de la organización demuestra su interés en la creación del diseño del sistema de gestión de la SV al aceptar la realización de la presente investigación, pero al no contar aun con el mismo entonces tampoco existe un compromiso de trabajar con las partes
5.1.2.	La alta dirección de la organización asegura que se establezca la política y los objetivos de SV, y que estos sean compatibles con la dirección estratégica de la organización.	SI				X	
5.1.3.	La alta dirección está comprometida en asegurar la integración de los requisitos del sistema de gestión de la SV en los procesos de negocio de la organización.	SI				X	
5.1.4.	La organización mediante la alta dirección asegura la disponibilidad de los recursos necesarios para el sistema de gestión de la SV.	SI				X	
5.1.5.	Los directivos de la organización han adoptado la eliminación de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico como un objetivo de SV a largo plazo, así como decidiendo los resultados de SV que, entre tanto, se deben alcanzar.	SI				X	
5.1.6.	La alta dirección trabaja en asociación y colaboración con aquellas partes interesadas en contribuir a un sistema vial seguro para alcanzar los objetivos de SV establecidos.	SI				X	
5.1.7.	Los directivos aseguran a la organización la adopción de un enfoque de procesos para alcanzar los resultados de SV que garanticen que existen unos procesos transparentes y una participación adecuada en todos los niveles de la organización.	SI				X	
5.1.8.	La alta dirección prioriza acciones estratégicas y selecciona líneas de actuación específicas, basadas en la mejor información disponible para alcanzar los resultados previstos por el sistema de gestión de la SV.	SI				X	
5.1.9.	Los directivos demuestran comunicación sobre la importancia de una gestión de la SV eficaz y	SI				X	

	conforme con los requisitos del sistema de gestión de la SV.						interesadas y al ser evaluada mediante el presente diagnóstico no se considera exigencia en cuanto a SV sino tan solo a información en general y tampoco han considerado disponer los recursos para un SGSV.
5.1.10.	La alta dirección dispone de los recursos que establecen, implementan, mantienen y mejoran de forma continua el sistema de gestión de la SV.	SI				X	
5.1.11.	Los directivos de alto nivel de la organización aseguran que el sistema de gestión de la SV logre los resultados previstos gracias al enfoque basado en los resultados de SV.	SI				X	
5.1.12.	La alta dirección está comprometida a asegurar que se comunica la importancia del cumplimiento de la legislación pertinente en lo que se refiere a la consecución de los resultados del sistema de gestión de la SV a todo el personal pertinente de la organización.	SI				X	
5.1.13.	Los miembros de la alta dirección se responsabilizan de dirigir y apoyar a las personas, para contribuir a la eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI				X	
5.1.14.	La alta dirección promueve la mejora continua.	SI				X	
5.1.15.	Los miembros directivos en el nivel más alto de la organización apoyan otros roles pertinentes de la dirección, para demostrar su liderazgo aplicado a sus áreas de responsabilidad.	SI				X	
5.2. POLÍTICA							
5.2.1.	El nivel más alto de la organización se ha responsabilizado en determinar una política de SV que sea adecuada al propósito de la organización.	SI				X	La organización no cuenta con una política de la SV.
5.2.2.	La alta dirección se ha comprometido en establecer una política de SV que proporcione un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y las metas de SV.	SI				X	
5.2.3.	La dirección en el nivel más alto de la organización se ha responsabilizado en promover una política de SV que incluya el compromiso de cumplir los requisitos aplicables.	SI				X	
5.2.4.	La alta dirección está comprometida en fomentar una política de SV que incluya el compromiso de mejora continua del sistema de gestión de la SV.	SI				X	
5.2.5.	El nivel más alto de la organización emplea una política de SV la cual está disponible como información documentada.	SI				X	

5.2.6.	La política de SV es comunicada dentro de la organización por parte de la alta dirección.	SI				X	
5.2.7.	La dirección de la organización en el nivel más alto desarrolla una política de SV la cual está disponible para las partes interesadas, según sea apropiado.	SI				X	
5.3. ROLES, RESPONSABILIDADES Y AUTORIDADES EN LA ORGANIZACIÓN							
5.3.1.	La alta dirección se asegura de que las responsabilidades y autoridades para los roles pertinentes se asignen y comuniquen dentro de la organización.	SI				X	La organización tiene establecido las responsabilidades y autoridades mediante el organigrama de la institución, pero no cuenta con el (los) responsable(s) del sistema de gestión de la SV.
5.3.2.	El nivel más alto de la organización asigna la responsabilidad y autoridad para asegurarse de que el sistema de gestión de la SV es conforme con los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI				X	
5.3.3.	La alta dirección establece la responsabilidad y autoridad para informar a los directivos de la organización sobre el desempeño del sistema de gestión de la SV, incluyendo recomendaciones para la mejora.	SI				X	
SUBTOTAL			0	0	0	0	0
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/250)			0 %				
6. PLANIFICACIÓN		Aplica	A	B	C	D	
6.1. GENERALIDADES							
6.1.1.	La organización sigue un proceso que revisa su desempeño en SV actual, determinando los riesgos y oportunidades, ha seleccionado los indicadores de desempeño en SV en los que actúa, analizando lo que se ha conseguido a lo largo del tiempo y estableciendo objetivos de SV, metas de SV y planes apropiados para conseguirlo.	SI				X	La organización no posee ningún proceso ni indicador que ayude a la cuantifi-
6.1.2.	La revisión del desempeño en SV actual toma en cuenta el contexto de la organización guiándose mediante el capítulo 4 y su liderazgo	SI				X	

	indicado en el capítulo 5, poniendo especial atención a los procesos, actividades y funciones asociadas de la organización que han tenido impacto en la SV.						cación de su desempeño en SV.
6.1.3.	La organización ha cuantificado el desempeño en SV actual cuando ha sido posible y ha evaluado los impactos potenciales futuros de acuerdo con los indicadores de desempeño en SV.	SI				X	
6.2. ACCIONES PARA TRATAR RIESGOS Y OPORTUNIDADES							
6.2.1.	La organización toma en cuenta planificar el sistema de gestión de la SV considerando los requisitos referidos en los apartados 4.1 y 4.2, determinando los riesgos y oportunidades que son necesarios tratar.	SI				X	La organización no dispone de una matriz que identifique los riesgos y oportunidades y los resultados que se esperan en cuanto a la SV.
6.2.2.	La organización planifica con el fin de asegurar que el sistema de gestión de la SV pueda lograr sus resultados previstos.	SI				X	
6.2.3.	Se ha considerado por parte de la organización una planificación del sistema de gestión de la SV con el fin de prevenir o reducir efectos indeseados.	SI				X	
6.2.4.	La organización ha planificado el sistema de gestión de la SV tomando en cuenta las acciones para tratar estos riesgos y oportunidades.	SI				X	
6.2.5.	El sistema de gestión de la SV ha sido planificado tomando en cuenta la manera de integrar e implementar las acciones en sus procesos.	SI				X	
6.2.6.	Se ha planificado por parte de la organización la forma de evaluar la eficacia de estas acciones en el sistema de gestión de la SV.	SI				X	
6.3. INDICADORES DE DESEMPEÑO EN SEGURIDAD VIAL							
6.3.1.	La organización ha identificado, para su propio beneficio, los indicadores de desempeño en SV conforme a la lista de indicadores de exposición al riesgo, indicadores de resultado de SV finales e indicadores de resultado de SV intermedios, en base al contexto de la organización y de los riesgos y oportunidades que se han identificado.	SI				X	En la organización conoce algunas normativas legales de tránsito en cuanto a riesgos de accidentes de
6.3.2.	Indicadores de exposición al riesgo:						
6.3.2.1.	Distancia recorrida y volumen de tráfico, desglosando por tipo de vehículo y usuario de la vía, estén o no afectados por la organización.	SI				X	
6.3.2.2.	Volumen de producto y/o servicio suministrado por la organización.	SI				X	
6.3.3.	Indicadores finales de resultado de seguridad	SI				X	

	vial, tales como número de muertos y heridas graves.						tránsito, pero no existe documentación sobre indicadores de desempeño en SV.
6.3.4.	Indicadores intermedios de resultado de SV:						
6.3.4.1.	Diseño vial y velocidad segura, considerando especialmente la segregación (del tráfico en dirección contraria, usuarios vulnerables), zonas próximas y diseño de intersecciones.	SI				X	
6.3.4.2.	Uso de vías adecuadas, en función del tipo de vehículo, usuario, carga y equipamiento.	SI				X	
6.3.4.3.	Uso de equipos personales de seguridad, en especial cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos de bicicletas y motocicletas; así como los sistemas para ver y ser vistos.	SI				X	
6.3.4.4.	Velocidad de conducción segura, teniendo en cuenta tipo de vehículo, tráfico y condiciones meteorológicas.	SI				X	
6.3.4.5.	Condiciones en que se encuentran los conductores, considerando especialmente la fatiga, la distracción, el alcohol y las drogas.	SI				X	
6.3.4.6.	Planificación segura del viaje, incluyendo la consideración de la necesidad del viaje, la cantidad de viajes, el modo de transporte, la elección de la ruta, el vehículo y el conductor.	SI				X	
6.3.4.7.	Seguridad de los vehículos, considerando en especial la protección de los ocupantes, la protección de otros usuarios de la vía (vulnerables, así como otros ocupantes del vehículo), prevención de los accidentes de tráfico y mejora de sus consecuencias, inspección técnica de vehículos, capacidad de carga del vehículo y aseguramiento de la carga dentro y sobre el vehículo.	SI			X		
6.3.4.8.	Autorización adecuada al tipo de vehículo que se conduce.	SI			X		
6.3.4.9.	Retirada de vehículos y conductores no aptos de la red vial.	SI				X	
6.3.4.10.	Respuesta posterior al accidente y primeros auxilios, formación en emergencias, recuperación posterior al accidente y rehabilitación.	SI				X	
6.3.5.	La organización ha desarrollado indicadores de desempeño en SV adicionales cuando los anteriores no han tenido la suficiente importancia.	SI					
6.3.6.	Mediante la investigación de los incidentes viales de importancia e identificando las deficiencias de la SV la organización ha desarrollado otros indicadores de desempeño	SI				X	

	en SV.						
6.3.7.	La organización, tomando como base los indicadores de desempeño en SV ha determinado especificar elementos y criterios con el suficiente detalle de manera que se pueda determinar, seguir y medir los objetivos y metas de SV.	SI					X
6.3.8.	La organización ha documentado la información acerca de los indicadores de desempeño en SV y la mantiene actualizada.	SI					X
6.4. OBJETIVOS DE SEGURIDAD VIAL Y PLANIFICACIÓN PARA LOGRARLOS							
6.4.1.	La organización ha establecido los objetivos de SV en las funciones y niveles pertinentes.	SI					X
6.4.2.	La organización ha establecido los objetivos de SV los cuales son coherentes con la política de SV.	SI					X
6.4.3.	Los objetivos de SV son medibles (en la posibilidad de hacerlo)	SI					X
6.4.4.	Los objetivos de SV toman en cuenta los requisitos aplicables.	SI					X
6.4.5.	Los objetivos de SV son objeto de seguimiento.	SI					X
6.4.6.	Los objetivos de SV son comunicados.	SI					X
6.4.7.	Los objetivos de SV son actualizados, según haya sido apropiado.	SI					X
6.4.8.	La organización conserva información documentada sobre los objetivos y las metas de SV.	SI					X
6.4.9.	La organización al establecer y revisar sus objetivos y metas de SV ha tomado en cuenta sus riesgos y oportunidades descritos en los apartados 6.2 y 6.3, teniendo en cuenta su capacidad de gestión.	SI					X
6.4.10.	La organización ha considerado dentro de los objetivos y metas de SV ha tomado en cuenta las opciones tecnológicas, sus requisitos financieros, operativos y de negocio y los puntos de vista de las partes interesadas.	SI					X
6.4.11.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV estableciendo lo que se va a hacer.	SI					X
6.4.12.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV determinando qué recursos se requerirán.	SI					X
6.4.13.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV formando a quién será responsable.	SI					X
6.4.14.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV fija cuándo se	SI					X

La organización no ha establecido una planificación en la consecución de los objetivos de la SV.

	finalizará.								
6.4.15.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV determina cómo se evaluarán los resultados.	SI					X		
6.4.16.	La organización tiene documentados los planes de acción y son revisados periódicamente según sea necesario.	SI					X		
SUBTOTAL			0	0	6	0	6		
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/430)			1,40 %						
7. SOPORTE		Aplica	A	B	C	D			
7.1. COORDINACIÓN									
7.1.1.	La organización coordina las funciones y niveles pertinentes de la organización (incluyendo la participación de los empleados, en general) y las partes interesadas para alcanzar los beneficios potenciales de sus acciones relacionadas con la SV.	SI					X	La organización no cuenta con la designación de funciones para gestionar el SGSV.	
7.1.2.	La organización asegura que existe una consulta interna y externa adecuada y que se coordinan sus actividades, diseñadas para alcanzar los objetivos y metas de SV establecidos.	SI					X		
7.2. RECURSOS									
7.2.1.	La organización determina y proporciona los recursos y el marco de asignación necesarios para el establecimiento, implementación, mantenimiento y mejora continua del sistema de gestión de la SV de manera que se alcancen el(los) objetivo(s) y las metas de SV.	SI					X	No existen recursos destinados a SV.	
7.3. COMPETENCIA									
7.3.1.	La organización ha determinado la competencia necesaria de las personas que realizan, bajo su control, un trabajo que afecta a su desempeño en SV.	SI					X	No existe personas calificadas para desempeñar las competencias en SV.	
7.3.2.	La organización se ha asegurado de que estas personas sean competentes, basándose en la educación, formación o experiencia adecuadas.	SI					X		
7.3.3.	La organización ha decidido que cuando sea aplicable, pueda tomar acciones para adquirir la competencia necesaria y evaluar la eficacia de las acciones tomadas.	SI					X		
7.3.4.	La organización ha conservado la información documentada apropiada, como evidencia de la competencia.	SI					X		
7.4. TOMA DE CONCIENCIA									
7.4.1.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo	SI					X	No se halla eviden-	

	han tomado conciencia de la política de SV.							cia de la
7.4.2.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo han tomado conciencia de su contribución a la eficacia del sistema de gestión de la SV, incluyendo los beneficios de una mejora del desempeño en SV.	SI					X	docu- menta- ción donde se hayan fijado los objetivos para la toma de conciencia.
7.4.3.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo han tomado conciencia de las implicaciones de no cumplir los requisitos del sistema de gestión de la SV.	SI					X	
7.4.4.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo han tomado conciencia de la información y lecciones aprendidas de los principales incidentes de tráfico que ha sufrido la organización.	SI					X	
7.5. COMUNICACIÓN								
7.5.1.	La organización ha determinado las necesidades de comunicaciones internas y externas pertinentes al sistema de gestión de la SV incluyendo el contenido de la comunicación.	SI					X	La organi- zación mantiene comuni- cación mediante un grupo de la red social Whats App, pero no cuentan con los procesos estraté- gicos en cuanto a comuni- cación que permitan alcanzar los resulta- dos en
7.5.2.	La organización ha determinado las necesidades de comunicaciones internas y externas pertinentes al sistema de gestión de la SV incluyendo cuándo comunicar.	SI					X	
7.5.3.	La organización ha determinado las necesidades de comunicaciones internas y externas pertinentes al sistema de gestión de la SV incluyendo a quién comunicar.	SI					X	
7.5.4.	La organización ha determinado establecer, implementar y mantener procesos de comunicación, teniendo en cuenta los diversos niveles y funciones de la organización y de las partes interesadas.	SI					X	
7.5.5.	La organización apoya la mejora continua del desempeño en SV mediante alianzas con las partes interesadas internas y externas, promocionando en dichas partes interesadas, según proceda, la necesidad de un enfoque a largo plazo en los resultados de SV y los medios necesarios que permita que se alcancen.	SI					X	

								SV.
7.6. INFORMACIÓN DOCUMENTADA								
7.6.1. GENERALIDADES								
7.6.1.1.	El sistema de gestión de la SV de la organización incluye la información documentada requerida por la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI					X	La organización no cuenta con los documentos requeridos por la normativa internacional concierne al sistema de gestión de la SV.
7.6.1.2.	La organización ha determinado incluir la información documentada que es necesaria para la eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI					X	
7.6.2. CREACIÓN Y ACTUALIZACIÓN								
7.6.2.1.	La organización se ha encargado de crear y actualizar información documentada asegurándose de la identificación y descripción (por ejemplo, título, fecha, autor o número de referencia).	SI					X	Existen registros de oficios en medios físicos, pero no cuentan con un formato estandarizado que permitan mantener una documentación y seguimiento en SV.
7.6.2.2.	La organización se ha encargado de crear y actualizar información documentada asegurándose de tener su propio formato (por ejemplo, idioma, versión del software, gráficos) y sus medios de soporte (por ejemplo, papel, electrónico).	SI					X	
7.6.2.3.	La organización se ha encargado de crear y actualizar información documentada asegurándose de la revisión y aprobación con respecto a la idoneidad y adecuación.	SI					X	
7.6.3. CONTROL DE LA INFORMACIÓN DOCUMENTADA								
7.6.3.1.	La información documentada requerida por el sistema de gestión de la SV y por la norma	SI					X	No disponen

	NTE INEN – ISO 39001 se debe controlar para asegurarse que esté disponible y sea adecuada para su uso, dónde y cuándo se necesite.							de la información contenida en la norma NTE INEN – ISO 39001 y la custodia de la escasa información documentada no mantiene un proceso de control adecuado impidiendo conocer los objetivos en SV requeridos por la ANT y MOVID ELNOR E.P.
7.6.3.2.	La información documentada requerida por el sistema de gestión de la SV y por la norma NTE INEN – ISO 39001 se debe controlar para asegurarse que esté protegida adecuadamente (por ejemplo, contra pérdida de la confidencialidad, uso inadecuado, o pérdida de integridad).	SI					X	
7.6.3.3.	El compromiso de la organización en el control de la información documentada ha permitido aplicar actividades de distribución, acceso, recuperación y uso.	SI					X	
7.6.3.4.	La organización como responsable del control de la información documentada ha empleado acciones que benefician el almacenamiento y preservación, incluida la preservación de la legibilidad.	SI				X		
7.6.3.5.	La responsabilidad del control de la información documentada por parte de la organización ha permitido aplicar actividades en el control de cambios (por ejemplo, control de versión).	SI					X	
7.6.3.6.	La organización está comprometida con el control de la información documentada que ha implementado actividades para la retención y disposición de esta.	SI					X	
7.6.3.7.	La información documentada de origen externo, que la organización ha determinado que es necesaria para la planificación y operación del sistema de gestión de la SV se ha identificado y controlado, según sea adecuado.	SI					X	
SUBTOTAL			0	0	3	0	3	
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/280)			1,07 %					
8. OPERACIÓN		Aplica	A	B	C	D		
8.1. PLANIFICACIÓN Y CONTROL OPERACIONAL								
8.1.1.	La organización ha determinado identificar, planificar, implementar y controlar los procesos para cumplir los requisitos e implementar las acciones establecidas en los apartados 6.2, 6.3 y 6.4 estableciendo criterios para los procesos.	SI					X	La organización no mantiene ningún proceso de planifi-
8.1.2.	La organización ha determinado identificar, planificar, implementar y controlar los	SI					X	

	procesos para cumplir los requisitos implementando el control de los procesos de acuerdo con los criterios.						cación con respecto a los apartados 6.2, 6.3 y 6.4. Cuenta con resoluciones de la Asamblea de socios que permiten tener un mínimo control en SV, además la organización no mantiene ninguna contratación externa en lo relacionado al sistema de gestión de la SV.
8.1.3.	La organización ha determinado identificar, planificar, implementar y controlar los procesos para cumplir los requisitos manteniendo información documentada en la medida necesaria para tener la confianza en que los procesos se han llevado a cabo según lo planificado.	SI				X	
8.1.4.	La organización controla los cambios planificados y revisa las consecuencias de cambios no previstos, tomando acciones para mitigar los efectos adversos, cuando sea necesario.	SI				X	
8.1.5.	La organización se ha asegurado de que los procesos contratados externamente estén controlados.	SI				X	

8.2. PREPARACIÓN Y RESPUESTA A LAS EMERGENCIAS

8.2.1.	La organización reacciona ante las muertes y heridas graves reales derivadas de los accidentes de tráfico o de otros incidentes de tráfico en los que tenga que ver la organización y, cuando sea posible, prevenir o mitigar los efectos adversos en la SV.	SI				X	La única reacción por parte de la organización es mediante ayudas económicas establecidas en el Regla-
8.2.2.	La organización establece, de manera periódica y cuando sea necesario, revisa su preparación frente a las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico o de otros incidentes de tráfico en los que tenga que ver la organización, y disponer de procedimientos de respuesta, en particular para	SI				X	

	aquellos en los que se produzcan muertes o heridas graves.							mento Interno de la misma, pero no cuenta con preparación ante emergencias.
8.2.3.	La organización añade el ensayo de estos procedimientos cuando sea posible.	SI					X	
SUBTOTAL			0	0	3	0	3	
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C+)/80)			3,75 %					
9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO		Aplica	A	B	C	D		
9.1. SEGUIMIENTO, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN								
9.1.1.	La organización ha determinado establecer a qué es necesario hacer seguimiento y qué es necesario medir en lo concerniente al sistema de gestión de la SV.	SI					X	La organización no ha establecido ningún método de medición, análisis y evaluación por cuanto no cuenta con indicadores de SV.
9.1.2.	En lo correspondiente al sistema de gestión de la SV la organización ha establecido los métodos de seguimiento, medición, análisis y evaluación, según sea aplicable, para asegurar resultados válidos.	SI					X	
9.1.3.	La organización ha desarrolla fijar cuándo se deben llevar a cabo el seguimiento y la medición en lo relacionado al sistema de gestión de la SV.	SI					X	
9.1.4.	La organización ha precisado definir cuándo se deben analizar y evaluar los resultados del seguimiento y medición.	SI					X	
9.1.5.	La organización conserva la información documentada adecuada como evidencia de los resultados.	SI					X	
9.1.6.	La organización evalúa el desempeño en SV y la eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI					X	
9.1.7.	La organización ha logrado establecer, implementar y mantener un proceso para evaluar periódicamente el cumplimiento de los requisitos legales de SV, así como otros requisitos de SV que la organización suscriba.	SI					X	
9.2. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO Y OTROS INCIDENTES DE TRÁFICO								
9.2.1.	La organización se compromete a establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para registrar, investigar y analizar aquellos accidentes de tráfico y otros incidentes en los que se vea involucrada y que signifiquen, o puedan significar, muerte o heridas graves de los usuarios de la vía, de	SI					X	La Organización no dispone de ningún procedi-

	manera que se determinen los factores subyacentes que la organización puede controlar o influenciar y que pueden provocar o contribuir a que sucedan estos incidentes.						miento para investigación de accidentes, sólo se ha limitado a resolver con alguna disposición emitida en alguna sesión de Asamblea de socios, pero de manera muy superficial y no con la profundidad de una investigación propiamente hecha de acuerdo con el sistema de gestión de SV para evitar a futuro se repita dicha situación de accidente e incidente
9.2.2.	La organización se compromete establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para registrar, investigar y analizar aquellos accidentes de tráfico y otros incidentes en los que se vea involucrada y que signifiquen, o puedan significar, muerte o heridas graves de los usuarios de la vía, de manera que se identifique la necesidad de acciones correctivas de SV.	SI				X	
9.2.3.	La organización se compromete establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para registrar, investigar y analizar aquellos accidentes de tráfico y otros incidentes en los que se vea involucrada y que signifiquen, o puedan significar, muerte o heridas graves de los usuarios de la vía, de manera que se identifiquen las oportunidades de acciones preventivas de SV.	SI				X	
9.2.4.	La investigación se realiza oportunamente.	SI				X	
9.2.5.	Cualquier necesidad identificada de acción correctiva de SV u oportunidad de acción preventiva de SV se procede de acuerdo con las partes pertinentes del capítulo 10.	SI				X	
9.2.6.	Los resultados de las investigaciones de los accidentes de tráfico y otros incidentes se documentan y mantienen.	SI				X	

							de tráfico.
9.3. AUDITORÍA INTERNA							
9.3.1.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV cumple los propios requisitos de la organización para su sistema de gestión de la SV.	SI				X	La organización al no contar con el sistema de gestión de la SV no realiza ninguna auditoría interna que evidencien el cumplimiento de los requisitos establecidos por la norma NTE INEN - ISO 39001.
9.3.2.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV cumple los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI				X	
9.3.3.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente los aspectos que permiten planificar, establecer, implementar y mantener uno o varios programas de auditoría que incluyan la frecuencia, los métodos, las responsabilidades, los requisitos de planificación, y la elaboración de informes.	SI				X	
9.3.4.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente para que los programas de auditoría tengan en cuenta la importancia de los procesos involucrados y los resultados de las auditorías previas.	SI				X	
9.3.5.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente para cada auditoría, definiendo los criterios y el alcance de ésta.	SI				X	
9.3.6.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente donde selecciona los auditores y llevar a cabo auditorías para asegurarse de la objetividad y la imparcialidad del proceso de auditoría.	SI				X	
9.3.7.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para	SI				X	

	proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente el asegurar de que los resultados de las auditorías se informan a la dirección pertinente.						
9.3.8.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente para conservar información documentada como evidencia de la implementación del programa de auditoría y de los resultados de ésta.	SI					X
9.4. REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN							
9.4.1.	La alta dirección evalúa el sistema de gestión de la SV de la organización a intervalos planificados, para asegurarse de su conveniencia, adecuación y eficacia continuas en el logro de los objetivos y metas de SV establecidos.	SI					X
9.4.2.	La organización por medio de la alta dirección identifica y analiza las cuestiones de importancia que conviene tratar en el sistema de gestión para mejorar el desempeño en SV de la organización a medio y largo plazo.	SI					X
9.4.3.	La revisión por la alta dirección incluye consideraciones sobre el estado de las acciones procedentes de anteriores revisiones por la dirección.	SI					X
9.4.4.	La revisión por la dirección incluye consideraciones sobre los cambios en las cuestiones externas e internas que sean pertinentes al sistema de gestión de la SV.	SI					X
9.4.5.	La información sobre el desempeño en SV, incluyendo las tendencias relativas a no conformidades y acciones correctivas.	SI					X
9.4.6.	La información sobre el desempeño en SV, incluyendo las tendencias relativas al seguimiento, análisis de las mediciones y evaluación de resultados, incluyendo el grado de cumplimiento de los objetivos y metas de SV.	SI					X
9.4.7.	La información sobre el desempeño en SV, incluyendo las tendencias relativas a los resultados de la auditoría y evaluaciones de la conformidad con los requisitos legales y otros requisitos que la organización suscriba.	SI					X
9.4.8.	La revisión por la dirección incluye consideraciones con respecto a las	SI					X

	oportunidades de mejora continua, incluyendo aquellas que consideren las nuevas tecnologías.						
9.4.9.	La revisión por la dirección incluye consideraciones con relación a las comunicaciones pertinentes de las partes interesadas, incluyendo quejas.	SI				X	
9.4.10.	La revisión por la dirección incluye consideraciones concernientes a las investigaciones de los accidentes de tráfico y de otros incidentes de tráfico.	SI				X	
9.4.11.	Los elementos de salida de la revisión por la dirección deben incluir las decisiones relacionadas con las oportunidades de mejora continua, el logro de los resultados de SV y cualquier necesidad de cambio en el sistema de gestión de la SV.	SI				X	
9.4.12.	La organización conserva información documentada como evidencia de los resultados de las revisiones por la dirección.	SI				X	
SUBTOTAL			0	0	0	0	0
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C+)/330)			0 %				
10. MEJORA		Aplica	A	B	C	D	
10.1. NO CONFORMIDADES Y ACCIONES CORRECTIVAS							
10.1.1.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización establece reaccionar a la no conformidad, y según sea aplicable tomar acciones para controlarla y corregirla.	SI				X	La organización desconoce del sistema de gestión de la SV por lo que sus acciones correctivas son en base a situaciones que ocurren en el momento mismo y no se anticipan a las causas y
10.1.2.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización establece reaccionar a la no conformidad, y según sea aplicable al hacer frente a las consecuencias.	SI				X	
10.1.3.	Ante una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV la organización evalúa la necesidad de acciones para eliminar las causas de la no conformidad, con el fin de que no vuelva a ocurrir ni ocurra en otra parte mediante la revisión de la no conformidad.	SI				X	
10.1.4.	Cuando suscite una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización evalúa la necesidad de acciones para eliminar las causas de la no conformidad, con el fin de que no vuelva a ocurrir ni ocurra en otra parte mediante la determinación de las causas de la no conformidad.	SI				X	
10.1.5.	Al ocurrir una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV la	SI				X	

	organización evalúa la necesidad de acciones para eliminar las causas de la no conformidad, con el fin de que no vuelva a ocurrir ni ocurra en otra parte mediante la determinación de si existen no conformidades similares, o que potencialmente podrían ocurrir.						mucho menos aplican una planificación para corregir y eliminar las causas de las no conformidades.
10.1.6.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización establece implementar cualquier acción necesaria.	SI				X	
10.1.7.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización está comprometida en revisar la eficacia de las acciones correctivas tomadas.	SI				X	
10.1.8.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización se responsabiliza, si es necesario, hacer cambios al sistema de gestión de la SV.	SI				X	
10.1.9.	Las acciones correctivas están adecuadas a los efectos de las no conformidades encontradas.	SI				X	
10.1.10.	La organización conserva información documentada, como evidencia de la naturaleza de las no conformidades y cualquier acción posterior tomada.	SI				X	
10.1.11.	La organización conserva información documentada, como evidencia de los resultados de cualquier acción correctiva.	SI				X	
10.2. MEJORA CONTINUA							
10.2.1.	La organización mejora continuamente la idoneidad, adecuación y eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI				X	La organización no promueve ningún plan de mejora continua para el logro de los objetivos y metas establecidos conforme a la norma NTE INEN -

							ISO 39001 en beneficio de las partes interesadas.
SUBTOTAL			0	0	0	0	0
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/120)			0 %				
RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE LA SEGURIDAD VIAL							
REQUISITO DE LA NORMA			% OBTENIDO DE IMPLEMENTACIÓN		ACCIONES POR TOMAR		
4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN			0 %		IMPLEMENTAR		
5. LIDERAZGO			0 %		IMPLEMENTAR		
6. PLANIFICACIÓN			1,40 %		IMPLEMENTAR		
7. SOPORTE			1,07 %		IMPLEMENTAR		
8. OPERACIÓN			3,75 %		IMPLEMENTAR		
9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO			0 %		IMPLEMENTAR		
10. MEJORA			0 %		IMPLEMENTAR		
% TOTAL RESULTADO DE CUMPLIMIENTO			0,89 %				
CALIFICACIÓN GLOBAL DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE LA SEGURIDAD VIAL			BAJO				
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Tesista		Revisado por: MSc. Santiago Marcelo Vacas Director		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Gerente			

Anexo 3. Matriz de necesidades y expectativas de las partes interesadas.

		MATRIZ DE NECESIDADES Y EXPECTATIVAS DE LAS PARTES INTERESADAS					Revisión: 001
							Código: BM-USGSV-ADM-R-002
							Fecha: 02/12/2021
Nº	Carácter	Parte Interesada	Requisito por cumplir	Detalle del requisito	Responsable	Evidencia de cumplimiento	Observaciones
1	O B J E T I V O	Socios y colaboradores	Ambiente laboral apropiado	Se necesita que exista un buen ambiente de trabajo para poder desempeñar las actividades laborales diarias.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV		
2		Socios y colaboradores	Respeto del turno de trabajo	Se requiere que se respete el turno de trabajo de acuerdo con el Reglamento Interno de la organización.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV		
3		Socios y colaboradores	Vehículos en condiciones mecánicas óptimas para el trabajo	Se requiere que las unidades de transporte se encuentren en condiciones mecánicas aptas para el trabajo y que su carrocería no tenga deformaciones por golpes o colisiones.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Registro periódico de fiscalización interna	
4		Socios y colaboradores	Dispositivo de ubicación satelital	Se requiere que los vehículos de la operadora de transporte tengan instalado GPS para ubicar su posición en tiempo real con los propósitos de orientar al conductor y evitar el robo de las unidades.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Reporte de la plataforma de rastreo	
5		Colaboradores	Afiliación al IESS	Se requiere que los colaboradores se encuentren afiliados al IESS conforme a la normativa de la ANT, MOVIDELNOR, Ministerio del Trabajo e IESS.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Mecanizado mensual del IESS	
6		Socios y colaboradores	Capacitación continua	Se requiere que se cumpla como mínimo dos capacitaciones anuales de acuerdo con Estatuto de la	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Certificados de capacitaciones	

	E X T E R N O			organización y LOEPS.			
7		Socios y colaboradores	Cumplimiento de Reglamento Interno y Resoluciones de Asamblea	Se requiere que se cumpla todas las disposiciones dentro del Reglamento Interno, así como las Resoluciones de Asamblea.	Consejos de Administración, Vigilancia y Responsable de la USGSV	Informe de Fiscalización semestral	
8		Socios y colaboradores	Seguros de vida y vehiculares	Se requiere que los conductores y vehículos se encuentren respaldados mediante un seguro de vida y hospitalización, así como sus unidades de trabajo en caso de accidentes y daños a terceros.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Contratos vigentes con aseguradora	
9		Socios y colaboradores	Trazado de rutas	Se requiere que los conductores tengan amplio conocimiento de las rutas en las que prestan el servicio para garantizar eficiencia y eficacia en el servicio.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Plataforma de ruteo GPS	
10		Socios y colaboradores	Competencia	Se requiere que los conductores tengan el título habilitante (licencia de conducir profesional) vigente, así como los requisitos mínimos solicitados por la operadora de transporte.	Consejo de Administración, Gerente y Responsable de la USGSV	Hoja de vida y documentos de respaldo.	
11		Clientes	Servicio al cliente	Los usuarios de esta modalidad de transporte necesitan que se brinde un servicio de calidad, calidez y con precios justos.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Lista de rutas, distancias, pesos y precios.	
12		Clientes	Mantenimiento vehicular	Los usuarios del servicio de carga liviana requieren que los vehículos se encuentren en condiciones óptimas para trasladar sus mercaderías hasta su lugar de destino de manera segura y a tiempo.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Registro de mantenimiento periódico.	
13	Clientes	Conductores competentes y capacitados	Los usuarios del servicio de carga liviana requieren que	Consejo de Vigilancia y Responsable de	Identificación del conductor que se		

			los conductores tengan su título habilitante, experiencia y capacitación pertinente para brindar este servicio.	la USGSV	encuentre dentro de la unidad y en un lugar visible para el usuario.	
14	Cientes	Seguros	Los usuarios de requieren un seguro que proteja su vida y salud, así como para sus mercancías en caso de producirse un accidente de tráfico o percance durante el viaje.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Información pertinente ubicada en la parte exterior del sitio de operación, así como dentro de cada vehículo de la Cooperativa de transporte.	
15	Cientes	Capacidad de respuesta a emergencias e imprevistos	Se requiere que los conductores tengan una buena capacitación ante posibles emergencias e imprevistos que puedan ocurrir en el transcurso del viaje.	Consejos de Administración y Vigilancia y Responsable de la USGSV		
16	Cientes	Dispositivos de control de sueño, fatiga y cansancio al conductor	Se requiere que el vehículo tenga instalado los dispositivos de detección de sueño, fatiga y/o cansancio del conductor para evitar accidentes de tránsito.	Gerente y Responsable de la USGSV	Monitoreo constante desde la base de operación.	
17	Estado	Aportaciones al IESS	Se requiere el cumplimiento de la normativa legal en el pago de aportaciones del IESS a los conductores que trabajan como colaboradores y forman parte de la organización.	Consejos de Administración y Vigilancia y Responsable de la USGSV	Mecanizado mensual del IESS	
18	Movidelnor E.P.	Matriculación y RTV	Se requiere el cumplimiento de la matriculación anual de los vehículos, así como la RTV.	Consejo de Vigilancia y Responsable de la USGSV	Matrícula, RTV actualizada y verificación en plataforma Movidelnor o ANT	
19	ANT	Cumplimiento de la Reformatoria a la LOTTTSV	Se requiere que la organización cumpla con la LOTTTSV y su Reglamento que incluye la información sobre infracciones, delitos y	Socios, colaboradores de la operadora de transporte y Responsable de la USGSV	Revisión de plataforma Movidelnor o ANT	

			sus sanciones.			
20	Movidelnor E.P.	Título Habilitante	Se requiere que la operadora de transporte tenga el título habilitante como documento que avala su respaldo para las operaciones dentro del ámbito y modalidad correspondiente.	Gerente	Título Habilitante actualizado y vigente	
21	SRI	Facturas personales y punto de emisión	Se requiere el cumplimiento legal de las disposiciones del SRI en la facturación de los fletes por el servicio prestado a cada cliente, así como las declaraciones semestrales e impuesto a la renta.	Gerente, socios y contadora	Plataforma SRI y Contadora.	
22	Proveedores	Cumplimiento de Convenios	Se necesita que la organización cumpla con los convenios realizados con el proveedor.	Gerente	Convenios	
23	Comunidad	Acuerdos y compromisos comunitarios	Se requiere que la operadora de transporte genere junto a la comunidad convenios de seguridad vial y la creación de un ambiente laboral agradable con los demás comerciantes del sector.	Gerente, socios y colaboradores	Acuerdos con la comunidad	
24	Medios de Comunicación	Información actualizada y veraz	Se requiere que la operadora de transporte emita información de manera periódica, actualizada y verificada en base a la disminución de accidentes de tráfico y los objetivos y metas alcanzados del SGSV.	Gerente	Información a la comunidad	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV			Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	

Anexo 4. Matriz de Identificación y Evaluación de Requisitos Legales

		MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE REQUISITOS LEGALES							Revisión: 001			
									Código: BM-USGSV-ADM-R-003			
									Fecha: 02/12/2021	Página: 1 de 1		
INFORMACIÓN GENERAL												
FECHA DE ELABORACIÓN: 02/12/2021					FECHA DE ACTUALIZACIÓN:							
RESPONSABLE DE ACTUALIZACIÓN: Responsable de USGSV												
N°	CLASIFICACIÓN		NORMA	AÑO DE EMISIÓN	DISPOSICIÓN QUE REGULA	ARTÍCULO APLICABLE	DESCRIPCIÓN DEL REQUISITO	EVIDENCIA DEL CUMPLIMIENTO	RESPONSABLE	EXISTE EVIDENCIA ACTUALIZADA		OBSERVACIONES
	GENERAL	ESPECÍFICA								SI	NO	
1	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 53	Prohibición de monopolio.- Prohíbese toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre. La ANT y GAD's dentro de los ámbitos de su competencia, regularán las formas de prestación del servicio conforme con la clasificación prevista en esta Ley. La prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta al otorgamiento de un título habilitante.	Documento de Renovación del Permiso de Operación Resolución N° 012-RPO-2017-EP Emitido por Empresa pública de Movilidad del Norte MOVIDELNOR E.P.	Gerencia	X		
2	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 57	Servicio de Transporte Comercial.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley.	Documento de Renovación del Permiso de Operación Resolución N° 012-RPO-2017-EP Emitido por Empresa pública de Movilidad del Norte MOVIDELNOR E.P.	Gerencia	X		
3		X	Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 79.a	De la jornada de trabajo de los conductores y oficiales que laboren en sus unidades de transporte.- Por motivos de seguridad, la jornada de trabajo en ningún caso podrá exceder el número de horas diarias determinadas por la autoridad rectora del trabajo para esta actividad y considerará el tiempo de descanso y alternancia obligatoria de sus conductores.	Requisito que se encuentra dentro del documento del Diseño del SGSV para la Operadora	Responsable de Seguridad Vial		X	La propuesta del Diseño del SGSV está elaborada mas no implementada.

4		X	Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 79.1	Dispositivos de seguridad.- Las unidades de las operadoras deberán contar con sistema de posicionamiento global satelital (GPS) de tecnología abierta, que permitan que las distintas entidades de tránsito las puedan monitorear y controlar; las que tendrán protocolos de comunicación que faciliten el respectivo enlace.	Requisito que se encuentra dentro del documento del Diseño del SGSV para la Operadora	Responsable de Seguridad Vial		X	La propuesta del Diseño del SGSV está elaborada mas no implementada.
5	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 90	Requisitos para conducir.- para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.	Documentos personales como Cédula de ciudadanía y el título habilitante el cual corresponde a la Licencia de conducir Profesional de todos los socios y colaboradores	Gerencia y Responsable de Seguridad Vial	X		
6	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 102	Matrícula vehicular.- Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones generales del mismo, el detalle cuando se trate de vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones, y el servicio para el cual está autorizado. La matrícula del vehículo registra el título de propiedad.	Documento de Matrícula vehicular emitida por MOVIDELNOR E.P. de todo el parque automotor de la operadora de transporte	Gerencia	X		
7	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 104	Duración de la matrícula vehicular.- La matrícula tendrá una duración de cinco años; cada año se cancelará los valores respectivos asociados a la matriculación vehicular, incluidos aquellos que por concepto de multas hayan sido sancionados por la autoridad competente.	Documento de Matrícula anual actualizada y Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
8	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 182	Prohibición de conducir.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento.	Requisito que se encuentra dentro del documento del Diseño del SGSV para la Operadora	Responsable de Seguridad Vial		X	La propuesta del Diseño del SGSV está elaborada mas no implementada.

9	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 196.a	Vidrios polarizados, películas antisolares y láminas de seguridad.- Se prohíbe la circulación de vehículos con vidrios polarizados, con películas antisolares oscuras, o láminas de seguridad que impidan la visibilidad desde el exterior, a excepción de los vehículos cuya fabricación y homologación lo permite...	Documento de la Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
10	X		Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2021	En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, se expide la siguiente Ley Orgánica Reformatoria de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Artículo 211	Condiciones de circulación para automotores.- Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en la normativa vigente.	Documento de la Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
11		X	Decreto N°975 Reforma del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2016	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir las siguientes reformas al Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 53	Quienes vayan a prestar servicio público o comercial, deben solicitar autorización a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o a los Gobiernos Autónomos Descentralizados que han asumido la competencia, antes de constituirse jurídicamente.	Documento del Acuerdo Ministerial N° 1120, inscrito en Dirección Nacional de Tránsito con Orden N°3922 del 15 de noviembre de 1984	Gerencia	X		La empresa está constituida antes que existiese la ANT, por lo que únicamente ha renovado su Permiso de Operaciones otorgado por MOVIDELNOR E.P.

12		X	Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 55	El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro del ámbito señalado en este Reglamento. La prestación estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Esta clase de servicio será autorizado a través de permisos de Operación. En las normas INEN y aquellas que expida la ANT respecto del servicio de carácter comercial, se contemplarán, entre otros aspectos de prevención y seguridad, el color, de ser el caso diferenciado y unificado según el tipo, la obligatoriedad de contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros.	Documento del Permiso de Operación Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
13		X	Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 62, numeral 4	Carga liviana: Consiste en el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro de acuerdo con una contraprestación económica. Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.	Documento de la Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
14		X	Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 75	La vigencia de los títulos habilitantes de transporte terrestre será de diez (10) años renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la Agencia Nacional de Tránsito o por los GAD's, según corresponda, exceptuando los títulos habilitantes de transporte terrestre emitidos en la modalidad de taxi con servicio ejecutivo, para los cuales la vigencia será de 5 años renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la ANT o los GAD's, según corresponda.	Documento de Renovación del Permiso de Operación realizado en el año 2017 y vence en el año 2027 lo cual indica la vigencia del título habilitante	Gerencia	X		

15		X	Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 81	<p>La autorización de operación deberá contener al menos lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombres y apellidos completos de los solicitantes, indicando el derecho por el cual comparecen, su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su registro único de contribuyentes; • La descripción de la actividad comercial a la que se destinará el servicio, que será la que conste en el RUC; • El monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante y su forma de cancelación; • La prohibición de transferir la autorización; • Período de vigencia de la autorización; • Las sanciones, forma de terminación de la autorización, sus canales y consecuencias; • Cualquier otro que la ANT o los GAD's, hayan establecido previamente. 	Documento de la Renovación del Permiso de Operación RUC de la operadora de transporte	Gerencia	X		
16	X		Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 108	El parque automotor que a la fecha se encuentre destinado al servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases, se sujetará al sistema de renovación automática permanente diseñada técnica y exclusivamente para cada tipo de transporte terrestre.	Documento de la Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
17	X		Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 184	<p>Los dispositivos de alumbrado luces de todo tipo de vehículo en cuanto a ubicación, tamaño, cantidad, luminosidad, color proyectado, intensidad y forma, así como también los espejos retrovisores y señalización luminosa deberán cumplir con las especificaciones en la norma técnica ecuatoriana NTE INEN 1155.</p> <p>Los dispositivos de alumbrado de las unidades de carga en cuanto a ubicación, tamaño, cantidad y luminosidad deberán cumplir con las especificaciones establecidas en la NTE INEN 1155.</p>	Documento de la Revisión Vehicular de todas unidades del parque automotor de la operadora	Gerencia	X		

18	X		Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 243	Para el efecto del cumplimiento de la LOTTTSV, el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo.	Requisito que se encuentra dentro del documento del Diseño del SGSV para la Operadora	Responsable de Seguridad Vial		X	La propuesta del Diseño del SGSV está elaborada mas no implementada.
19	X		Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 306	Los propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos, a revisiones técnico-mecánicas en los centros de revisión y control vehicular, autorizados conforme a la reglamentación que expida la ANT	Documento de la Revisión Vehicular de todas unidades del parque automotor de la operadora	Gerencia		X	
20		X	Decreto N°975 Reforma del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2016	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir las siguientes reformas al Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 308	Los vehículos que prestan el servicio de transporte público, comercial y por cuenta propia, están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular una vez al año.	Documento de la Revisión Vehicular de todas unidades del parque automotor de la operadora	Gerencia		X	

21	X		Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 309	El certificado de revisión técnica vehicular es uno de los requisitos determinados para el otorgamiento de la matrícula respectiva, y para operar dentro del servicio de transporte público y comercial.	Documento de la Revisión Vehicular y Matrícula Vehicular de todas unidades del parque automotor de la operadora	Gerencia	X		
22	X		Decreto N°1196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2012	En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del artículo 147 de la Constitución de la república del Ecuador decreta expedir el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.	Artículo 344	Independientemente del período de matriculación vehicular, todo automotor deberá mantener vigente la póliza cada año, constituyéndose el certificado del SOAT, al igual que la matrícula, títulos habilitantes para que el vehículo pueda circular.	Documento de la Matrícula Vehicular de todas las unidades del parque automotor de la operadora evidencia el pago de la tasa del Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT)	Gerencia	X		En la Reformatoria de la LOTTTSV se sustituye el SOAT por el SPPAT, siendo este el seguro que le reemplaza para poder circular un automotor.
23		X	Resolución N°ANT-NACDSG RDI18-038	2018	En uso de sus atribuciones legales y reglamentarias resuelve expedir el siguiente Plazo de ampliación de la Vida Útil de los Vehículos que Prestan el Servicio de Transporte Terrestre Público y Comercial y Además de las Unidades Vehiculares de Propiedad de las Escuelas de Capacitación para Conductores Profesionales y No Profesionales	Artículo 1	Las unidades de transporte terrestre público, comercial y las que pertenecen a las Escuelas de Capacitación de Conductores Profesionales y No Profesionales podrán seguir operando hasta que el Programa Nacional de Optimización del Parque Automotor Público y Comercial "OPA-2018", se encuentre en funcionamiento.	Documentos de Matrícula Vehicular y Revisión Técnica Vehicular de todas las unidades de la operadora	Gerencia	X		

24		X	Norma Técnica Ecuatoriana INEN 1155	2015	La Subsecretaría de la Calidad del Ministerio de Industrias y Productividad aprobó este proyecto de norma	NTE INEN 1155:2015	Vehículos Automotores. Dispositivos para Mantener o Mejorar la Visibilidad. Esta norma establece los dispositivos mínimos de alumbrado, espejos retrovisores y señalización luminosa para los vehículos automotores, y garantizar la máxima visibilidad del conductor, y para que la presencia y movimientos del vehículo sean fácilmente advertidos por parte de los peatones y otros conductores que circulan en el área.	Documento de Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
25		X	RTE INEN-034	2016	En ejercicio de sus facultades que le concede la Ley resuelve aprobar y oficializar con carácter de obligatorio la Cuarta Revisión que se adjunta a la presente resolución del siguiente Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN-034 (4R) "Elementos Mínimos de Seguridad en Vehículos Automotore""	RTE INEN 034	Condiciones ergonómicas: asientos y anclajes. Frenos: conforme norma NTE INEN 2656. Control electrónico de estabilidad. Neumático: de acuerdo con el RTE INEN 011 Suspensión Dirección Chasis motorizado: respetar diseño original de fábrica. Carrocería: mantener diseño de fabricante. Ventilación: parabrisas delantero, posterior y vidrios laterales delanteros. Vidrios: de acuerdo con la norma NTE INEN 1669. Cinturones de seguridad. Parachoques frontal y posterior. Protección para impacto frontal y lateral. Bolsas de aire (air-bags). Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón. Cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior. Capó Tacógrafo.	Documento de Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
26		X	Norma Técnica Ecuatoriana INEN 2202	2011	La Subsecretaría de la Calidad del Ministerio de Industrias y Productividad aprobó este proyecto de norma oficializada por Resolución N°13283 de 2013-08-08 Registro Oficial N°75 de 2013-09-06	NTE INEN 2202:2013	Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Determinación de la Opacidad de Emisiones de Escape de Motores de Diésel mediante la Prueba Estática. Método de Aceleración Libre. Esta norma establece el método de ensayo para determinar el porcentaje de opacidad de las emisiones de escape de las fuentes móviles con motor de diésel mediante el método de aceleración libre.	Documento de Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		

27		X	Norma Técnica Ecuatoriana INEN 2203	2000	La Subsecretaría de la Calidad del Ministerio de Industrias y Productividad aprobó este proyecto de norma oficializada por Acuerdo Ministerial N°2000373 de 2000-07-03 Registro Oficial N°115 de 2000-07-07	NTE INEN 2202:2013	Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Determinación de la Concentración de Emisiones de Escape en Condiciones de Marcha Mínima o "Ralenti". Prueba Estática. Esta norma establece el método de ensayo para determinar la concentración de las emisiones provenientes del sistema de escape de vehículos equipados con motor de encendido por chispa en condiciones de marcha mínima o "ralenti", se aplica a los vehículos automotores cuyo combustible es gasolina.	Documento de Revisión Técnica Vehicular	Gerencia	X		
----	--	---	-------------------------------------	------	---	--------------------	--	---	----------	---	--	--

Anexo 5. Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial de la Cooperativa de transporte “Brisas del Mar”

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 1 de 15

MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL NTE INEN – ISO 39001



COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS

“BRISAS DEL MAR”

Ibarra - Ecuador

03/12/2021

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 2 de 15

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN
2. DEFINICIONES
3. REFERENCIAS NORMATIVAS
4. RESPONSABILIDADES
5. OBJETIVO
6. ALCANCE
7. INFORMACIÓN DE LA OPERADORA BRISAS DEL MAR
8. PROCEDIMIENTOS DOCUMENTADOS
9. POLÍTICA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
10. OBJETIVOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL
11. MAPA DE PROCESOS
12. REVISIÓN GERENCIAL
13. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL
14. CONTROL DE REVISIONES

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 3 de 15

1. INTRODUCCIÓN

El sistema seguro de SV o RTS (road traffic safety) tiene como finalidad el cuidado de la vida y salud del ser humano con enfoque holístico, que orienta la planificación de actividades que permiten alcanzar los objetivos y metas en seguridad vial, también ayuda a identificar y establecer una comunicación adecuada con las partes interesadas, permitiéndole a la operadora de transporte a reducir y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves como resultado de los accidentes de tráfico.

Este manual de seguridad vial contiene el desarrollo y la aplicación de políticas y objetivos, plan de mejora, procedimientos, registros, formatos, checklist conforme lo requiere la norma NTE INEN – ISO 39001 con la correspondiente información documentada que ayudará a los procesos operativos de la organización y puedan ser usados dentro una posible certificación en esta área.

El presente manual de la seguridad vial para la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas BRISAS DEL MAR, de la ciudad de Ibarra, posee la siguiente estructura: definiciones, objetivo, alcance, información de la Cooperativa Brisas del Mar, procedimientos documentados, política y objetivos del sistema de gestión de la seguridad vial, mapa de procesos, revisión gerencial, estructura organizacional y control de revisiones, dando cumplimiento a los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001, tomando en cuenta que dentro de él estarán las partes interesadas sean internas y/o externas de la organización.

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 4 de 15

2. DEFINICIONES

- **Auditoría:** proceso sistemático, independiente y documentado para alcanzar las evidencias que permitan evaluarlas objetivamente con el fin de establecer el nivel de cumplimiento de dichos criterios.
- **Compromiso:** acuerdo entre las partes interesadas enfocados en desarrollar con esfuerzo un sistema de gestión.
- **Mejora continua:** ejecución constante de actividades que mejoran los procesos de la organización.
- **Información documentada:** conjunto de datos que provienen de fuentes confiables de los cuales se requieren un control y, que la organización debe conservar en cualquier medio que esté contenido, incluyendo las no conformidades.
- **Eficacia:** potencial de conseguir los objetivos planificados mediante la utilización de los recursos que posee la organización.
- **Parte interesada:** persona interna y/o externa a la institución u otra organización que posee el potencial para afectar, ser afectada, o divisarse como afectada por una decisión o acción.
- **Sistema de gestión:** herramienta que permite incrementar la eficiencia de una organización a través de planificar, organizar y controlar las políticas y procedimientos establecidos por la empresa.
- **Objetivo:** meta que se pretende alcanzar.
- **Organización:** individuo o conjunto de individuos que poseen una estructura

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 5 de 15

organizacional jerárquica con responsabilidades propias a su cargo que se conjugan para la consecución de los objetivos planificados.

- **Desempeño:** logro alcanzado a través de la dedicación, capacidad y esfuerzo realizado por una persona o conjunto de personas el cual puede ser medible y registrarse para posterior uso comparativo.
- **Política:** intenciones y dirección de una organización formalmente documentada, y que se encuentra estrechamente relacionada con la alta dirección.
- **Procedimiento:** actividad o proceso que se explica de manera detallada.
- **Proceso:** transformación de los elementos de entrada mediante sucesión de actividades ordenadas para obtener elementos de salida.
- **Requisito:** condición o expectativa determinada que indispensablemente debe cumplirse.
- **Vía pública:** zona designada a la ocupación de vehículos y usuarios de la vía que utilizan para moverse, incluida la zona limítrofe.
- **Red vial:** conjunto de vías públicas de un determinado lugar.
- **Tráfico vial:** circulación vehicular o no del espacio destinado.
- **Accidente de tráfico:** impacto o choque dentro de la vía pública que tiene como consecuencia la muerte, lesión o daño a los ocupantes del vehículo y/o usuarios de la vía.
- **Accidente in itinere:** es aquel que se produce cuando una persona se dirige desde su domicilio hasta su lugar habitual de trabajo y viceversa en el rango de horario de trabajo.

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 6 de 15

- **Accidente in misio:** aquel accidente de tránsito que un trabajador sufre durante el trayecto de viajar hacia un lugar planificado en el cumplimiento de su trabajo.
- **Incidente de tráfico:** contratiempo procedente de un componente del sistema vial o de elementos externos al mismo.
- **Seguridad vial:** componentes y circunstancias de los accidentes e incidentes de tránsito que tienen una repercusión, en la muerte o heridas graves de las personas que usan la vía pública.
- **Sistema vial:** está constituida por la zona destinada para el tránsito de vehículos y peatones, automotores, usuarios de la vía pública y sistema de emergencias médicas y sus interrelaciones.
- **Usuario de la vía:** toda persona que usa la vía pública.
- **Acción correctiva de SV:** actividad que finaliza la procedencia de los accidentes de tránsito.
- **Indicador de desempeño en SV:** instrumento que proporciona información medible de la administración de una organización a su participación a la SV.
- **Acción preventiva de SV:** actividad que elimina o disminuye el riesgo de los accidentes de tránsito.
- **Herida grave:** lesión originada de un accidente de tránsito con consecuencia a largo plazo para la salud de una persona.
- **Alta dirección:** individuo o agrupación de individuos comprometidos en definir los objetivos y estrategias a largo plazo, que mediante la organización pueden alcanzar y son los responsables del éxito o fracaso de la organización.

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 7 de 15

3. REFERENCIAS NORMATIVAS

El presente manual del sistema de gestión de la seguridad vial acoge como documentos normativos los siguientes documentos:

- NTE INEN – ISO 39001 Sistema de gestión de la seguridad vial.
- ISO 10013:2021 Directrices para documentación del sistema de gestión.
- Reformatoria a la LOTTTSV.
- Reforma al Reglamento de la LOTTTSV.
- Reforma al Reglamento de Transporte de carga liviana.
- Reglamento Elementos mínimos de seguridad de vehículos.

4. RESPONSABILIDADES

Gerente

- Ejercer la representación legal, judicial y extrajudicial de la Cooperativa de conformidad con la ley, su reglamento y el Estatuto Social de la organización.
- Proponer al Consejo de Administración las políticas, reglamentos, procedimientos necesarios para un buen funcionamiento de la Cooperativa.
- Presentar al Consejo de Administración el plan estratégico, el plan operativo y su reforma presupuestaria; los dos últimos tendrá como fecha límite para presentar el treinta de noviembre del año en curso para el ejercicio económico.
- Responder por la marcha administrativa, operativa y financiera de la Cooperativa e informar mensualmente al Consejo de Administración.
- Contratar, aceptar renuncias y dar por terminado contratos de trabajadores, cuya designación o remoción no corresponda a otros organismos de la Cooperativa y de

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 8 de 15

acuerdo con las políticas que fije el Consejo de Administración.

- Diseñar y administrar la política salarial de la Cooperativa, en base a la disponibilidad financiera.
- Mantener actualizado el registro de certificados de aportación.
- Informar de su gestión a la Asamblea General y el Consejo de Administración.
- Suscribir los cheques de la Cooperativa, individual o juntamente con el Presidente conforme lo determine el Reglamento Interno. Cuando el Reglamento Interno disponga la suscripción individual, podrá delegar esta atribución a administradores de sucursales o agencias, conforme lo determine la normativa interna.
- Cumplir y hacer cumplir las decisiones de la alta dirección.
- Contraer obligaciones a nombre de la Cooperativa, hasta el monto que el Reglamento Interno o la Asamblea General lo autorice.
- Suministrar la información personal requerida para los socios, órganos internos de la Cooperativa o por la Superintendencia.
- Definir y mantener un sistema de control interno que asegure la gestión eficiente y económica de la Cooperativa.
- Informar a los socios sobre el funcionamiento de la Cooperativa.
- Asistir obligatoriamente a las sesiones del Consejo de Administración, con voz informativa, salvo que dicho Consejo excepcionalmente disponga lo contrario; y, las del Consejo de Vigilancia, cuando sea requerido.
- Ejecutar las políticas sobre precios de bienes y servicios que brinde la Cooperativa de acuerdo con los lineamientos fijados por el Consejo de Administración.

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 9 de 15

Responsable de la Unidad del Sistema de Gestión la Seguridad Vial

- Determinar los objetivos de SV y comunicarlos al Gerente; y, a la Asamblea General en las sesiones convocadas por la alta dirección.
- Planificar capacitaciones de seguridad vial a los socios y colaboradores.
- Asegurar el alcance de los objetivos del SGSV basado en la norma NTE INEN – ISO 39001.
- Coordinar juntamente con los encargados de SV de los entes de control local (MOVIDELNOR) y nacional (ANT) para la consecución eficaz del SGSV.
- Informar los objetivos y metas alcanzados en SV a través de los diferentes medios de comunicación, para que la ciudadanía conozca que la organización está comprometida con la mejora continua del servicio mediante el cumplimiento de una normativa internacional.

5. OBJETIVO

Definir el alcance, la política y objetivos del sistema de gestión de la seguridad vial que ayudarán a la reducción de las muertes y heridas graves originadas de los accidentes de tránsito, se desarrollarán actividades que estarán inmersas en los procesos operativos de la Cooperativa Brisas del Mar, que busca el cumplimiento de los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001, que mejorará el desempeño en seguridad vial mediante la actualización continua de su documentación y tener una perspectiva de conseguir la acreditación.

6. ALCANCE

El presente manual contiene la estructura del sistema de gestión de la seguridad vial basado en los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001, la operadora de transporte

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 10 de 15

comprende los procesos estratégicos, operativos y de apoyo por medio del análisis de los factores internos que identifican las fortalezas y debilidades y de los factores externos que identifican las oportunidades y amenazas a la organización, planificando las acciones para tratar riesgos y oportunidades utilizando indicadores de desempeño en seguridad vial con la finalidad de conseguir los objetivos y metas propuestos, donde socios y colaboradores pertenecientes a la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas BRISAS DEL MAR, de la ciudad de Ibarra, se comprometen a cumplir con los requisitos de este sistema de gestión así como los requisitos legales que las autoridades de control de movilidad hayan determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Reglamento y demás disposiciones emanadas por las autoridades de movilidad vial, así mismo las demás partes interesadas: Movidelnor E.P., clientes, proveedores y comunidad en general, se comprometerán en cumplir los requisitos asignados a cada uno de ellos, y juntos poder conseguir el objetivo de reducir y en última instancia, eliminar la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves ocasionadas de los accidentes de tránsito.

7. INFORMACIÓN DE LA OPERADORA BRISAS DEL MAR

En el año de 1981, un grupo de choferes profesionales pertenecientes a la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura, toman la iniciativa de asociarse para en ese momento conformar la pre – cooperativa mixta de carga y pasajeros bajo la denominación Brisas del Mar, y cuya ruta que comprendía la prestación de sus servicios era dentro del cantón Ibarra y también hacia la vía San Lorenzo provincia de Esmeraldas, llegando a Parroquias como: Salinas, Palacara, Cuambo, Cuajara, Tercer Paso, Guadual, San Jerónimo, Guallupe, La Carolina, San Pedro, Collapí, Rocafuerte, Santa Cecilia, Parambas, Palo Amarillo, Arenal, Cachaco y Lita, llegando

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 11 de 15

hasta San Lorenzo provincia de Esmeraldas de donde se traían los productos de primera necesidad pertenecientes al sector agrícola y maderero para ser comercializados en la ciudad de Ibarra, y en cuanto se refiere a la provincia del Carchi las rutas eran: San Juan de Lachas, Río Blanco, Espejo y en ese entonces el Recinto Gualchán.

El 11 de mayo de 1984, el Consejo Nacional de Tránsito (CNTTT), mediante oficio 251 R-SG-CNTTT, firmado por el Dr. Ricardo Vaca Andrade y Lic. Raúl Pazmiño secretario general del CNTTT, dando respuesta al informe de asesoría jurídica se incorpora la lista de socios, el Estatuto y Reglamento Interno e informa aceptar de manera favorable la constitución jurídica de la Pre – Cooperativa de Transporte de Carga Brisas del Mar domiciliada en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura resolviendo lo siguiente:

Primero: pueda constituirse la Pre -Cooperativa de Transporte de Carga jurídicamente como COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS BRISAS DEL MAR.

Segundo: para efectos de trabajo, debe solicitar el permiso de operación al CNTTT.

El ministro de Bienestar Social, Dr. Jorge Egas Peña, mediante acta N°1120 del 15 de noviembre de 1984, dispone inscribirse en el Registro General de Cooperativas, y además de disponer la publicación en el Registro Oficial por orden del Ing. León Febres Cordero, presidente Constitucional de la República del Ecuador.

En sesión del 23 de agosto de 1986, mediante oficio N°86-147 DP-CNTTT, el jefe provincial de tránsito de acuerdo con el informe emitido por el director de planificación Arq. Byron Enderica Ortega, considera favorable la concesión del primer permiso de operaciones

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 12 de 15

otorgado a la Cooperativa de transporte de carga Brisas del Mar, en cuyo expediente constan 14 socios y unidades por un período de 5 años de duración.

El 15 de junio del 2017, mediante memorando N° MEP.GT.0270-2017-M, emitido por la Gerencia de MOVIDELNOR E.P., manifiesta en su informe, se aprueba la renovación del permiso de habilitación operacional a favor de la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas Brisas del Mar, con 18 socios y unidades habilitadas con un cupo pendiente, teniendo una vigencia de diez años, para posteriormente la unidad pendiente queda habilitada constando así 19 socios y unidades legalmente autorizados para realizar el servicio de carga liviana dentro y fuera de la ciudad de Ibarra.

8. PROCEDIMIENTOS DOCUMENTADOS

En este sistema de gestión de la seguridad vial de la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas BRISAS DEL MAR, contiene los procedimientos e información documentada detallada en la Lista Maestra de Documentos del presente SGSV.

9. POLÍTICA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Se encuentra documentado con el codificado **BM-USGSV-ADM-PO-007** (Anexo 15. Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial).

10. OBJETIVOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

- Evitar muertes en conductores, clientes y usuarios de la vía pública; además de disminuir el número de heridas graves, así como el de accidentes de tránsito con los vehículos de la operadora de transporte en un 50%.
- Impedir el consumo de bebidas alcohólicas, el uso de sustancias alucinógenas, enervantes y de dependencia, y así mismo como la acción de fumar por parte de

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 13 de 15

los conductores antes y durante la prestación del servicio, además, está

totalmente prohibido presentarse a trabajar en estado de ebriedad o con síntomas de uso de alguna droga, dichas acciones garantizarán a todos los trabajadores y clientes seguridad y un buen ambiente laboral dentro de las instalaciones de la Cooperativa y en la operación del vehículo, se realizarán controles en el lugar de parada y en ruta en el caso de existir sospecha de uso de los elementos por parte de uno o algunos conductores en las unidades de trabajo.

- Elaborar ruto gramas que permitan tener una planificación de horas de conducción y descanso, para esto debe tomarse en cuenta que cada 2 horas se tomará un descanso de 45 minutos, para trayectos que superen las 3 horas de conducción se deberá tomar descansos de 30 minutos cada 2 horas de viaje, y para trayectos que superen las 10 horas de conducción se debe contar con un conductor adicional para alternar cada 5 horas y con un intervalo de una hora para descansar.
- Cumplir con los límites de velocidad que están dentro del rango permitido por la LOTTTSV, es decir, para el sector urbano el límite de velocidad para vehículos livianos, motocicletas y similares es de 50 km/h, y el rango moderado es de 50 a 60 km/h, para el sector perimetral el límite de velocidad es de 90 km/h y el rango moderado es de 90 a 120 km/h, el límite de velocidad en rectas en carretera es de 100 km/h y el rango moderado es de 100 a 135 km/h, además, el límite de velocidad en curvas de carreteras es de 60 km/h y el rango moderado es de 60 a 75 km/h. este control podrá monitorearse mediante dispositivos electrónicos instalados en los vehículos.

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 14 de 15

- Obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para conductor y pasajeros desde el momento que suben al automotor hasta llegar al lugar de destino requerido por el cliente.
- Impulsar a los conductores sobre el uso de Elementos de Protección Personal (EPP's) como mecanismo de disminución de riesgos con el fin de generar protección a su salud e integridad física, mientras realizan las tareas de conducción, carga y descarga.
- Impedir a los conductores que hagan uso de equipos de comunicación mientras realizan la tarea de operación de los vehículos, ya que estos dispositivos se convierten en un elemento distractor pudiendo ocasionar un siniestro de tránsito.

11. MAPA DE PROCESOS

La interacción que cumple los procesos de la organización se presenta en el documento Mapa de Procesos con la codificación BM-USGSV-ADM-P-001 (Anexo 6. Mapa de Procesos).

12. REVISIÓN GERENCIAL

La alta dirección tomará como base el documento del Procedimiento de Revisión por la Dirección codificada como **BM-USGSV-ADM-P-002** (Anexo 50. Procedimiento de Revisión por la Dirección) para elaborar la revisión de la veracidad de la información y de los indicadores de acuerdo con el plan establecido basado en la norma NTE INEN – ISO 39001, así como de las recomendaciones que deberán ser tomadas en cuenta para su respectiva implementación, y que para alcanzarlo deberá mantener un seguimiento continuo y riguroso lo que permitirá lograr el cumplimiento de los objetivos planteados en el presente Manual del SGSV por medio de un Plan de Acción.

	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	Versión: 001		Código: BM-USGSV-ADM-M-001	
		Elaborado por: JLAL	Revisado por: USGSV	Aprobado por: Gerencia	Página: 15 de 15

13. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

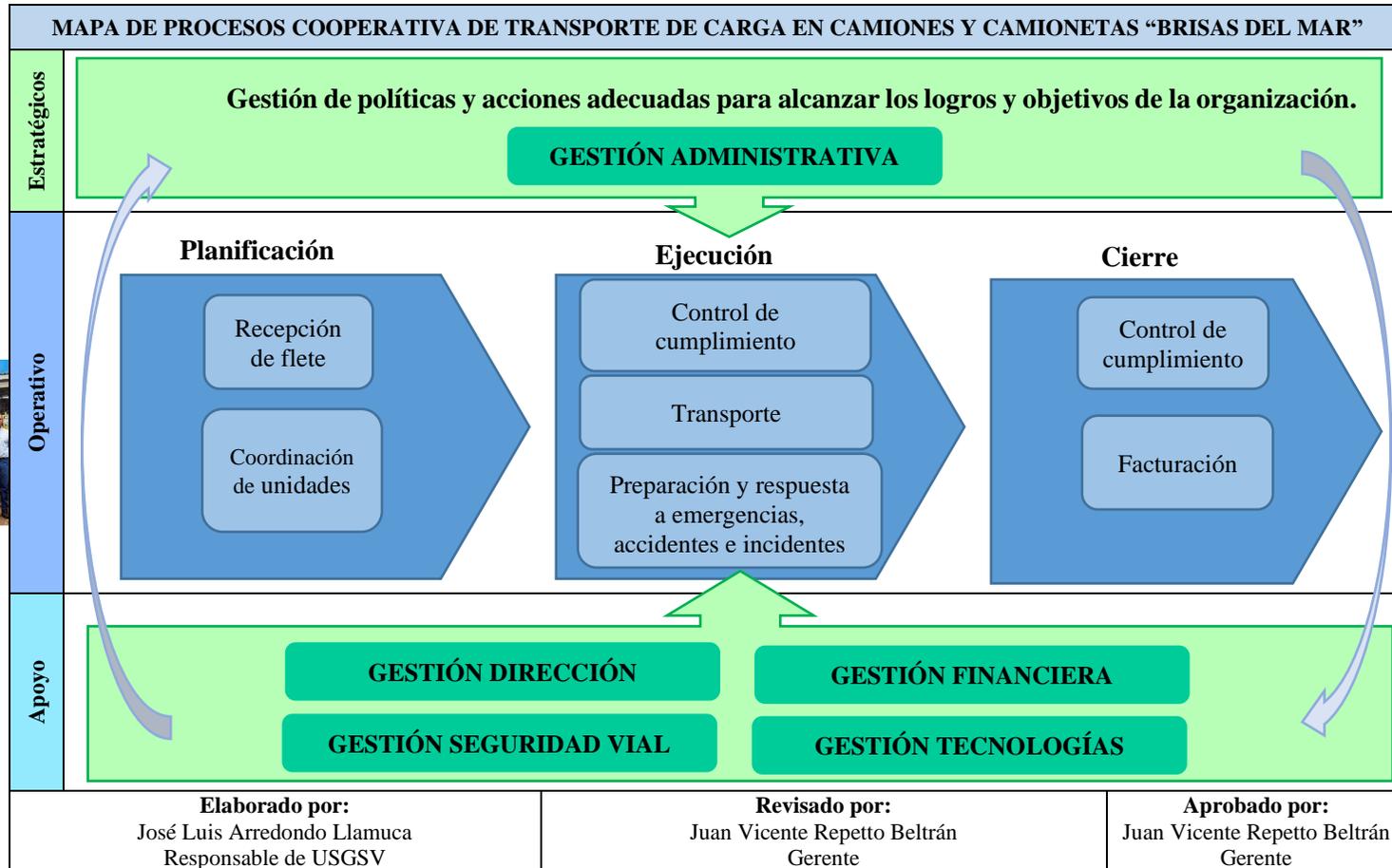
En el presente manual de SV se establece el Organigrama Estructural de la Cooperativa de transporte de carga en camiones y camionetas BRISAS DEL MAR (Anexo 16. Organigrama Estructural Cooperativa BRISAS DEL MAR).

14. CONTROL DE REVISIONES

	FECHA	REVISIÓN	NUMERAL	DESCRIPCIÓN

Anexo 6. Mapa de Procesos

	MAPA DE PROCESOS		Revisión: 001
			Código: BM-USGSV-ADM-P-001
			Fecha: 05/12/2021

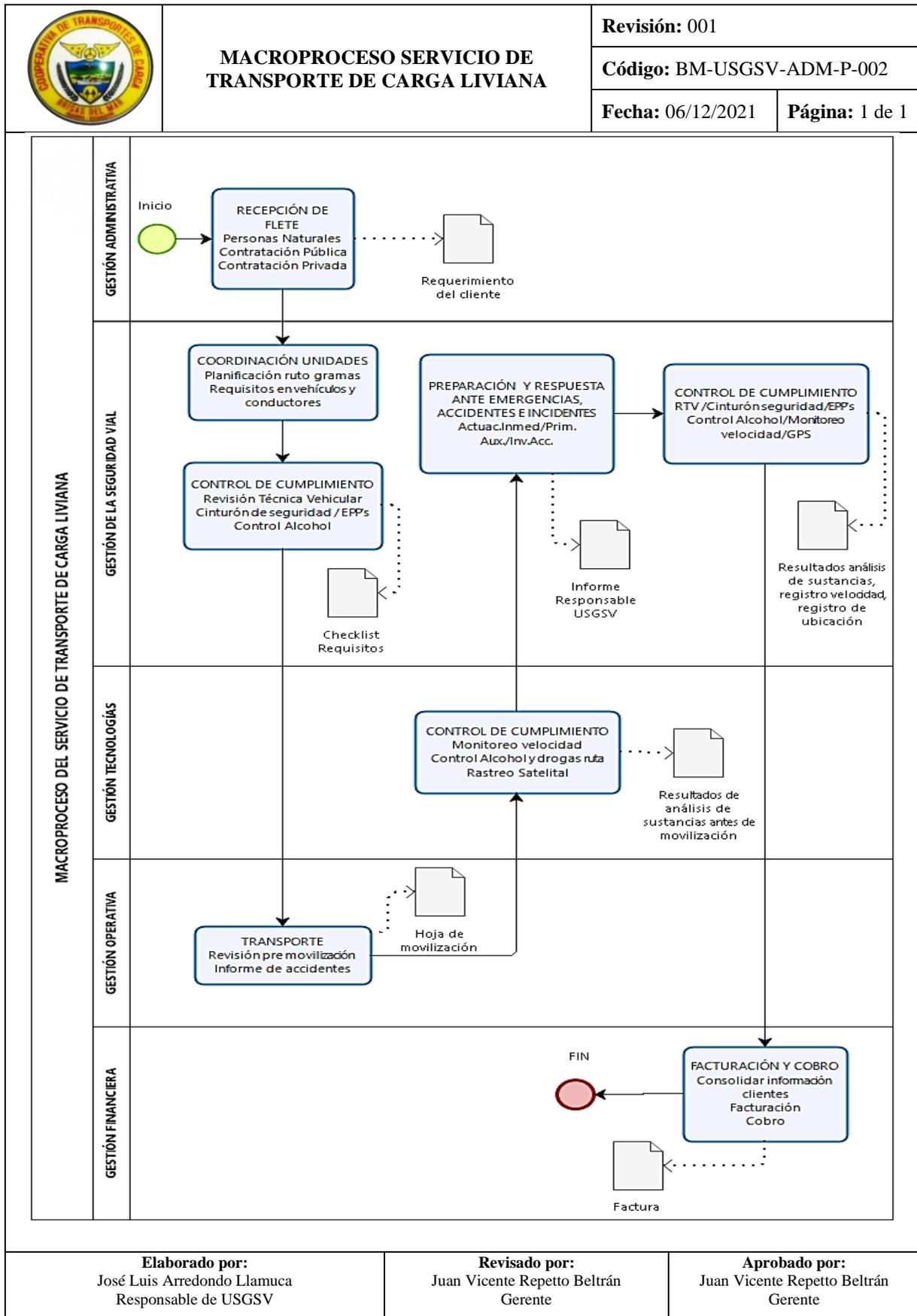


Requerimientos / demandas de Clientes y partes interesadas

Satisfacción / apreciación de clientes y partes interesadas



Anexo 7. Macroprocesos



Anexo 8. Caracterizaciones

	CARACTERIZACIÓN RECEPCIÓN DE FLETE		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-ADM-P-003	
			Fecha: 08/12/2021	Página: 1 de 7
MACROPROCESO	Gestión Administrativa			
PROCESO	GA01-Recepción de flete			
TIPO DE PROCESO	Estratégico			
RESPONSABLE	Gerente / Responsable oficina			
OBJETIVO	Recibir los fletes de acuerdo con los requerimientos de los clientes			
CICLO PHVA				
Proveedor	Entradas	Actividades	Salidas	Clientes y partes interesadas
PLANEAR				
Cientes	Necesidad del servicio de carga liviana	Receptar el requerimiento del cliente sea persona natural, empresa pública o privada.	Establecer parámetros del flete como: peso, distancia, volumen de la carga y el costo del servicio.	Cientes
HACER				
Gerente	Cotización del flete	Emite información pertinente para la movilización de la unidad requerida por el cliente.	Entrega cotización al cliente en formato físico o notificación digital.	Cientes
VERIFICAR				
Cliente	Información completa sobre el flete	El cliente se asegura que la información sea correcta.	Informa decisión por parte del cliente.	Gerente
ACTUAR				
Cliente	Aceptación o rechazo de la cotización	Aceptación de la cotización.	Se emite hoja de movilización.	Gerente
		Rechazo de la cotización.	Se archiva la cotización del flete.	
Gerente	Autoriza movilización del vehículo en caso de aceptación por parte del cliente.	Contiene toda la información del requerimiento del cliente.	Hoja de movilización.	Cliente y Conductor con vehículo asignado.
REQUISITOS				
Políticas de Operación:	Se respetará y ejecutará el requerimiento realizado por el cliente mediante la hoja de movilización. Cumplir con la LOTTTSV.			
Legales y normativos:	Manual SGSV LOTTTSV			
Recursos:	Humano y Tecnológico.			
Riesgos:	Matriz de Riesgos			
Documentos de referencia:	Cotización del flete. Hoja de movilización.			
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



CARACTERIZACIÓN COORDINACIÓN DE UNIDADES

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-P-003

Fecha:
08/12/2021

Página:
2 de 7

MACROPROCESO	Gestión Administrativa
PROCESO	GA01-Coordinación de unidades
TIPO DE PROCESO	Estratégico
RESPONSABLE	Gerente / Responsable de Seguridad Vial / Conductores
OBJETIVO	Reducir y eliminar los riesgos de accidentes de tráfico mediante una coordinación de unidades que cumplan con los requerimientos para operar el vehículo.

CICLO PHVA

Proveedor	Entradas	Actividades	Salidas	Cientes y partes interesadas
PLANEAR				
Cientes	Requerimiento de vehículo	Constatar qué vehículo cumple el requerimiento del cliente.	Vehículo adecuado para el cliente de acuerdo con requerimiento.	Cientes
HACER				
Gerente	Control de cumplimiento	Se comunica a conductor asignado con su vehículo para realizar el flete.	Vehículo asignado con hoja de movilización.	Conductor, Cientes y Gerente
VERIFICAR				
Responsable de Seguridad Vial	Checklist de cumplimiento	Se realiza verificación que el vehículo cumpla con los requerimientos mínimos para poder iniciar la operación de transporte.	Cumple: se emite Autorización salida de vehículos.	Conductor y Gerente
			No cumple: no se emite Autorización de salida del vehículo.	
ACTUAR				
Conductor	Autorización de salida de vehículos	Al cumplir los requerimientos del checklist, el conductor procede a realizar el flete requerido por el cliente.	Se realiza el flete.	Cientes, Conductor y Gerente
Responsable de Seguridad Vial	Monitoreo Velocidad, Alcocheck y GPS	Se monitorea el vehículo para brindar seguridad en la operación.	Seguridad Vial durante el viaje.	Cientes, Conductor, Gerente
REQUISITOS				
Políticas de Operación:	Checklist de cumplimiento Ruto gramas			
Legales y normativos:	Cumplimiento de LOTTTSV			
Recursos:	Humano, Vehículo, Tecnológico, Financiero.			
Riesgos:	Matriz de Riesgos			
Documentos de referencia:	Documentación obligatoria por LOTTTSV/Movidelnor E.P. (Licencia de Conducir, RTV, Matrícula vehículo). Hoja de movilización Autorización de salida de vehículos			
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente

	CARACTERIZACIÓN CONTROL DE CUMPLIMIENTO			Revisión: 001	
				Código: BM-USGSV-ADM-P-003	
				Fecha: 08/12/2021	Página: 3 de 7
MACROPROCESO	Gestión Administrativa				
PROCESO	GA01-Control de cumplimiento				
TIPO DE PROCESO	Estratégico				
RESPONSABLE	Gerente / Responsable Seguridad Vial				
OBJETIVO	Recibir los fletes de acuerdo con los requerimientos de los clientes				
CICLO PHVA					
Proveedor	Entradas	Actividades	Salidas	Clientes y partes interesadas	
PLANEAR					
Gerente	Conductor y vehículo asignado	Solicita a conductor presente documentación requerida para operar el vehículo.	Documentación requerida y actualizada.	Gerente	
Responsable Seguridad Vial	Checklist de cumplimiento	Entrega checklist con la información obtenida.	Control de cumplimiento de requisitos para realizar operación.	Gerente	
HACER					
Gerente	Hoja de movilización	Se procede a comunicar al conductor que se le ha asignado un flete.	Conductor se pone en contacto con cliente.	Clientes y Conductor	
VERIFICAR					
Responsable de Seguridad Vial	Control de Alcocheck y sustancias de dependencia	Se procede a realizar la prueba de alcocheck y sustancias de dependencia al conductor.	Apto: se obtienen resultados negativos en las pruebas. No apto: se obtienen resultado positivos en las pruebas.	Gerente y Conductor	
ACTUAR					
Gerente	Autorización de salida de vehículos	Al cumplir con los requerimientos internos se procede a autorizar la salida del vehículo de lo contrario no se autoriza.	Conductor realiza el flete.	Cliente y Conductor	
Responsable de Seguridad Vial	Monitoreo	Se monitorea el vehículo para que cumpla con la seguridad vial.	Seguridad Vial.	Clientes, Conductor y organización.	
REQUISITOS					
Políticas de Operación:	Pruebas Alcocheck y sustancias de dependencia que permiten una conducción segura en las vías.				
Legales y normativos:	Checklist de cumplimiento.				
Recursos:	Humano, Vehículo, Tecnológico, Financiero.				
Riesgos:	Matriz de Riesgos				
Documentos de referencia:	Control de cumplimiento. Autorización salida de vehículos. Manual SGSV.				
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	

	CARACTERIZACIÓN TRANSPORTE			Revisión: 001	
				Código: BM-USGSV-ADM-P-003	
				Fecha: 08/12/2021	Página: 4 de 7
MACROPROCESO	Gestión Operativa				
PROCESO	GA01-Transporte				
TIPO DE PROCESO	Operativo				
RESPONSABLE	Conductores Profesionales / Gerente / Responsable de Seguridad Vial				
OBJETIVO	Prestar el servicio de transporte de carga liviana y cumplir con la normativa para reducir y eliminar los riesgos a consecuencia de los accidentes de tráfico.				
CICLO PHVA					
Proveedor	Entradas	Actividades	Salidas	Clientes y partes interesadas	
PLANEAR					
Conductores	Control de cumplimiento	El conductor debe presentar la documentación requerida para operar el vehículo.	Control de cumplimiento	Gerente	
HACER					
Conductores	Esperar disposiciones de Gerente y Responsable de Seguridad Vial	Los conductores recibirán las disposiciones finales cuando los responsables hayan realizado los controles pertinentes.	Esperar órdenes de movilización	Conductores	
VERIFICAR					
Conductores	Checklist de cumplimiento	Cumplir con los requerimientos para la operatividad del vehículo.	Autorización o desautorización de la salida del vehículo.	Gerente y Conductores	
Responsable de Seguridad Vial	Control de cumplimiento	Realiza las pruebas de alcocheck y drogas a los conductores	Seguridad vial	Gerente, Responsable de Seguridad Vial y Conductores	
Responsable de Seguridad Vial	Control de cumplimiento	Cerciorarse que el conductor tenga los EPP's.	Seguridad vial	Conductor.	
ACTUAR					
Conductor	Autorización de salida del vehículo	Realiza la operación del vehículo con el documento autorizando su salida.	Conduce el vehículo con el flete asignado.	Clientes	
Responsable de Seguridad Vial	Monitoreo	Realiza monitoreo de velocidad y ubicación del vehículo.	Seguridad Vial	Clientes y Conductor.	
REQUISITOS					
Políticas de Operación:	Conducir el vehículo cumpliendo con los requerimientos de la Seguridad Vial.				
Legales y normativos:	Documentación requerida por la LOTTTSV Ruto gramas				
Recursos:	Humano, Vehículo, Tecnológico, Financiero.				
Riesgos:	Matriz de Riesgos.				
Documentos de referencia:	Checklist de cumplimiento. Autorización de salida de vehículo. Hoja de movilización.				
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	



CARACTERIZACIÓN PREPARACIÓN Y RESPUESTA A LAS EMERGENCIAS, ACCIDENTES E INCIDENTES DE TRÁFICO

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-P-003

Fecha:
08/12/2021

Página:
5 de 7

MACROPROCESO	Gestión Administrativa			
PROCESO	GA01-Preparación y respuesta a las emergencias, accidentes e incidentes de tráfico			
TIPO DE PROCESO	Estratégico			
RESPONSABLE	Responsable de Seguridad Vial / Conductores			
OBJETIVO	Reducir y eliminar los riesgos que inciden en las muertes, heridas graves y accidentes de tráfico.			
CICLO PHVA				
Proveedor	Entradas	Actividades	Salidas	Clientes y partes interesadas
PLANEAR				
Responsable de Seguridad Vial	Capacitación Cruz Roja Ecuatoriana	Planificación para capacitar a los conductores sobre primeros auxilios.	Plan de capacitación sobre primeros auxilios.	Conductores
Responsable de Seguridad Vial	ECU - 911	Solicita capacitación para conductores sobre accidentes de tránsito leves, graves, en casos de sismos, deslaves, incendio.	Plan de capacitación sobre de accidentes de tránsito.	Conductores
Responsable de Seguridad Vial	Comunica Capacitación	Comunicar el plan de capacitación	Capacitación comunicada	Conductores
HACER				
Conductores	Capacitación Accidente Leve	<ul style="list-style-type: none"> • Apagar el motor del vehículo. • Encender luces de emergencia. • Colocar los accesorios de seguridad y señalización para emergencias. • Llamar al 911 para comunicar el accidente. • Comunicarse con la aseguradora para que acuda a corroborar el accidente. • Comunicar al Responsable de Seguridad Vial para que acuda al lugar del siniestro de tráfico. • Realizar una mediación de cargo de los daños con los involucrados en el accidente. • Llevar el vehículo al taller de reparación. 	Conductores reciben conocimientos para actuar en caso de Accidente Leve.	Conductores
Conductores	Capacitación Accidente Grave	<ul style="list-style-type: none"> • Apagar el motor del vehículo. • Encender luces de emergencia (en estado de conciencia). • Colocar los accesorios de seguridad y señalización para emergencias (en estado de conciencia y si no está herido). • Llamar al 911 para comunicar el accidente (en estado de conciencia). • Comunicar al Responsable de Seguridad Vial para que acuda al lugar del siniestro de tráfico y realice las gestiones con la aseguradora (en estado de conciencia). • No movilizar a los heridos y de ser posible brindar los primeros auxilios. • Llevar el vehículo al taller de reparación. 	Conductores reciben conocimientos para actuar en caso de Accidente Grave.	Conductores
Conductores	Capacitación en caso de Sismo	<ul style="list-style-type: none"> • Parar la marcha del vehículo y estacionar en un lugar seguro. • Apagar el motor del vehículo. • Encender luces de emergencia. • Colocar los accesorios de seguridad y señalización para emergencias. • Esperar a que el sismo se detenga, manteniendo la calma y tranquilizar a los pasajeros. • Comunicar al Responsable de Seguridad Vial para comunicar alguna novedad. • Si existe un accidente leve o grave actuar de acuerdo con la capacitación. • Llevar el vehículo al taller de reparación de existir daños en vehículos. 	Conductores reciben conocimientos para actuar en caso de Sismo.	Conductores
Conductores	Capacitación en caso de Deslave	<ul style="list-style-type: none"> • Parar la marcha del vehículo y estacionar en un lugar seguro. • Encender luces de emergencia. 	Conductores reciben conocimientos para actuar en caso de Deslave.	Conductores

		<ul style="list-style-type: none"> • Alejarse en sentido contrario del fenómeno natural, manteniendo la calma y tranquilizar a los pasajeros. • Comunicar al Responsable de Seguridad Vial para comunicar alguna novedad. • Si existe un accidente leve o grave actuar de acuerdo con la capacitación. • Llevar el vehículo al taller de reparación de existir daños en vehículos. 		
Conductores	Capacitación Incendio	<ul style="list-style-type: none"> • Parar la marcha del vehículo y en lo posible estacionar en un lugar seguro. • El conductor y pasajeros deben salir del vehículo inmediatamente tomando el equipo contra incendios. • Utilizar el equipo contra incendios. • Llamar al 911 • Brindar los primeros auxilios a los pasajeros. • Comunicar al Responsable de Seguridad Vial para comunicar alguna novedad y se encargue de gestionar con la aseguradora • Si existe un accidente leve o grave actuar de acuerdo con la capacitación. • Llevar el vehículo al taller de reparación de existir daños en vehículos. 	Conductores reciben conocimientos para actuar en caso de Incendio.	Conductores
VERIFICAR				
Responsable de Seguridad Vial	Accidente Leve o Grave, sismo, deslave o incendio	Acude al lugar del accidente para constatar las novedades y gestionar con las autoridades, proveedores de servicio (aseguradora) y asegura que el vehículo ingrese al taller de reparación o patios de retención vehicular de MOVIDELNOR E.P.	Informe de Seguridad Vial	Conductores y Personas involucradas en el accidente.
ACTUAR				
Conductores	SGSV	Actuar con el compromiso de aplicar los conocimientos de las capacitaciones con la finalidad de alcanzar los objetivos y metas de la seguridad vial.	Cultura de seguridad vial	Gerente, Responsable de Seguridad Vial, Conductores y Clientes.
Responsable de Seguridad Vial	SGSV	Fortalecimiento del sistema d gestión de la seguridad vial en la organización.	Revisión y actualización Sistema de gestión de la seguridad vial.	Gerente, Responsable de Seguridad Vial, Conductores y Clientes.
REQUISITOS				
Políticas de Operación:		Se procederá de acuerdo con el SGSV. El Responsable de Seguridad Vial tomará en cuenta las disposiciones de la organización a través d los documentos base como sus Estatutos y Reglamento Interno. Los conductores deberán estar autorizados para operar los vehículos.		
Legales y normativos:		Documentación requerida por la LOTTTSV		
Recursos:		Humano, EPP's, Equipo contra incendios		
Riesgos:		Matriz de Riesgos.		
Documentos de referencia:		Informe de Seguridad Vial.		
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



CARACTERIZACIÓN FACTURACIÓN Y COBRO

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-P-003

Fecha:
08/12/2021

Página:
6 de 7

MACROPROCESO	Gestión Administrativa			
PROCESO	GA01-Facturación y cobro			
TIPO DE PROCESO	Estratégico			
RESPONSABLE	Gerente			
OBJETIVO	Realizar el cobro de los fletes y pago a los conductores			
CICLO PHVA				
Proveedor	Entradas	Actividades	Salidas	Clientes y partes interesadas
PLANEAR				
Cientes	Proporciona datos del cliente.	Cliente proporciona los datos para realizar la factura.	Datos del Cliente	Gerente
HACER				
Gerente	Ingresar datos en el sistema.	Los datos del cliente son ingresados para emitir la factura.	Registro del cliente	Cliente
Cliente	Pago de flete	El cliente realiza el pago del flete	Factura física	Cliente
VERIFICAR				
Cliente	Recibe factura	El cliente verifica sus datos y valor del flete.	Factura	Cliente y Conductor
Gerente	Envío de factura electrónica	Se envía factura al correo electrónico del cliente.	Factura electrónica	Cliente
ACTUAR				
Gerente	Archivo de factura	El gerente ingresa la factura en el registro contable.	Registro Contable	Gerente y Conductores.
Conductor	Copia de factura	El conductor recibe una copia de la factura para su archivo y pueda cobrar al final del período.	Archiva factura para cobro posterior.	Gerente y Conductores.
REQUISITOS				
Políticas de Operación:	En cada flete se debe emitir la factura para control contable, financiero y SRI como ente de control.			
Legales y normativos:	Proceso de facturación y cobro.			
Recursos:	Humano y Tecnológico.			
Riesgos:	Matriz de Riesgos.			
Documentos de referencia:	Factura			
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



CARACTERIZACIÓN SELECCIÓN DE PROVEEDORES

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-P-003

Fecha:
08/12/2021

Página:
7 de 7

MACROPROCESO	Gestión Administrativa			
PROCESO	GA01-Selección de proveedores			
TIPO DE PROCESO	Estratégico			
RESPONSABLE	Gerente y Responsable de Seguridad Vial			
OBJETIVO	Seleccionar los proveedores de acuerdo con los productos o servicios que la organización desea adquirir o contratar.			
CICLO PHVA				
Proveedor	Entradas	Actividades	Salidas	Clientes y partes interesadas
PLANEAR				
Gerente	Concurso de selección de proveedores.	El Gerente envía concurso para selección de proveedores.	Solicitud de proveedor	Proveedores
HACER				
Proveedor	Envía solicitud	Proveedores envían las solicitudes con los documentos pertinentes.	Recepción de solicitudes	Gerente
Gerente	Recepta Documentación	Se recepta las solicitudes y selecciona quienes cumplen los requisitos.	Preselección de proveedores	Proveedores
VERIFICAR				
Gerente	Evalúa documentación	El Representante Legal analiza y verifica la información del proveedor preseleccionado.	Documentación analizada y verificada	Proveedores
ACTUAR				
Gerente	Selección de proveedores	Se realiza la selección de los proveedores que convienen a la organización.	Firma de contratos	Proveedores
REQUISITOS				
Políticas de Operación:	Se debe seleccionar los proveedores que presenten la documentación e información que sea veraz para que la organización no sea perjudicada a futuro. Se prohíbe totalmente que exista nepotismo.			
Legales y normativos:	Proceso de selección de proveedores.			
Recursos:	Humano, Tecnológico y Financiero.			
Riesgos:	Matriz de Riesgos.			
Documentos de referencia:	Solicitud enviada por el proveedor. Aceptación de solicitud. Selección de proveedor. Contratos firmados.			
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		

Anexo 9. Política de asignación de recursos

	Política de Asignación de Recursos	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-PO-001	
		Fecha: 15/12/2021	Página: 1 de 1

POLÍTICA DE ASIGNACIÓN DE RECURSOS

El Gerente como Representante Legal de la Cooperativa de transporte de carga BRISAS DEL MAR, garantiza el compromiso de asignar de manera oportuna los recursos humanos, infraestructura, tecnológicos y financieros que demande el sistema de gestión de la seguridad vial para el adecuado desarrollo, implementación y asegurar la mejora continua, promoviendo la toma de conciencia con responsabilidad en el cumplimiento de todos los procesos de la seguridad vial los cuales están basados en los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.

Por este motivo la alta dirección a través del Gerente considera esta política como parte fundamental de la organización, y forma parte prioritaria en todos sus procesos, comprometiéndose a que socios y colaboradores se mantengan capacitados para que comprendan la importancia del desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial y el compromiso con las demás partes interesadas.

Juan Vicente Repetto Beltrán

GERENTE COOPERATIVA DE TRANSPORTE BRISAS DEL MAR

Enero 2022

Anexo 10. Política de Mantenimiento Vehicular.

	Política de Mantenimiento Vehicular	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-PO-002	
		Fecha: 15/12/2021	Página: 1 de 1

POLÍTICA DE MANTENIMIENTO VEHICULAR

La Gerencia de la Cooperativa de transporte de carga BRISAS DEL MAR, garantiza el compromiso de que el parque automotor preste el servicio en las condiciones de operatividad adecuadas, cumpliendo los elementos mínimos de seguridad en los vehículos, los cuales a través de un mantenimiento preventivo o correctivo y que hayan aprobado la respectiva Revisión Técnica Vehicular que realiza el órgano de control de movilidad, y así puedan asegurar un correcto funcionamiento de la unidad de servicio, para lo cual se debe tomar en cuenta los siguientes criterios:

- Cambiar el lubricante del motor cuando el odómetro del vehículo registre un recorrido de 5.000 kilómetros después de su último mantenimiento.
- Cuando el vehículo sufra un accidente o incidente de tráfico.
- Cuando el vehículo presente un desperfecto en su funcionamiento.
- Cuando las especificaciones del manual del usuario del vehículo lo indiquen.

Por este motivo la alta dirección a través del Gerente considera esta política como parte fundamental de la organización, y es prioridad en todos sus procesos, comprometiéndose a que socios y colaboradores se mantengan capacitados para el desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial y el compromiso con las demás partes interesadas.

Juan Vicente Repetto Beltrán

GERENTE COOPERATIVA DE TRANSPORTE BRISAS DEL MAR

Enero 2022

Anexo 11. Política Laboral

	Política Laboral	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-PO-003	
		Fecha: 15/12/2021	Página: 1 de 1

POLÍTICA LABORAL

El Representante Legal de la Cooperativa de Transporte de carga BRISAS DEL MAR reconoce que el recurso humano es la parte más importante de la organización, por lo cual se compromete a:

- Cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos en el ámbito laboral y de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial emanados por el gobierno y los entes de control respectivos.
- Proteger los derechos, intereses y requerimientos de los socios y colaboradores.
- Promover la práctica de la seguridad vial a todos los conductores de la organización, garantizando el compromiso de salvaguardar la vida humana en sus labores cotidianas.

Por este motivo la alta dirección a través del Gerente considera esta política como parte fundamental de la organización, y es prioridad en todos sus procesos, comprometiéndose a que socios y colaboradores se mantengan capacitados para el desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial y el compromiso con las demás partes interesadas.

Juan Vicente Repetto Beltrán

GERENTE COOPERATIVA DE TRANSPORTE BRISAS DEL MAR

Enero 2022

Anexo 12. Política de Procesos Internos.

	Política de Procesos Internos	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-PO-004	
		Fecha: 17/12/2021	Página: 1 de 1

POLÍTICA DE PROCESOS INTERNOS

El Responsable de la Seguridad Vial dentro de la Cooperativa de transporte de carga BRISAS DEL MAR, en unión de todo el personal operativo de la organización, le corresponde identificar, desarrollar y estandarizar sus procesos internos, documentándolos y mejorarlos continuamente, los cuales permitirán de manera directa que el sistema de gestión de la seguridad vial obtenga el desempeño que se requiere, con el objetivo de disminuir y en última instancia eliminar el número de personas fallecidas y lesionados graves originados de los accidentes e incidentes de tráfico, con la finalidad de cumplir con las necesidades de las partes interesadas de acuerdo a los requerimientos de la norma NTE INEN – ISO 39001.

Por este motivo la alta dirección a través del Gerente considera esta política como parte fundamental de la organización, y es prioridad en todos sus procesos, comprometiéndose a que socios y colaboradores se mantengan capacitados para el desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial y el compromiso con las demás partes interesadas.

Juan Vicente Repetto Beltrán

GERENTE COOPERATIVA DE TRANSPORTE BRISAS DEL MAR

Enero 2022

Anexo 13. Política de Actualización de la Información.

	Política de Actualización de la Información	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-PO-005	
		Fecha: 17/12/2021	Página: 1 de 1

POLÍTICA DE ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

El Representante Legal de la Cooperativa de Transporte de carga BRISAS DEL MAR se compromete a revisar y actualizar la información del sistema de gestión de la seguridad vial de la organización de acuerdo con los siguientes parámetros:

- Cuando haya cambios en las leyes, reglamentos y/o resoluciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Cuando cambie el contexto de la organización, objetivos y/o metas de seguridad vial, procesos, procedimientos, etc.
- Cuando los procesos de la organización se modifiquen o mejoren para cumplir con las necesidades y expectativas de los usuarios del servicio.
- Cuando se establezcan nuevos servicios.
- Cuando los entes de control estipulen nuevos requerimientos a la organización o modalidad de transporte.
- Cuando al no existir ningún cambio anterior, se debe revisar y actualizar la información cada seis meses.

La persona delegada que realice la revisión, actualización, comunicación, preservación, confidencialidad, idoneidad y legibilidad de la información será el Responsable de la Seguridad Vial de la organización.

Por este motivo la alta dirección a través del Gerente considera esta política como parte fundamental de la organización, y es prioridad en todos sus procesos, comprometiéndose a que socios y colaboradores se mantengan capacitados para el desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial y el compromiso con las demás partes interesadas.

Juan Vicente Repetto Beltrán

GERENTE COOPERATIVA DE TRANSPORTE BRISAS DEL MAR

Enero 2022

Anexo 14. Política de Comunicación Interna y externa

	Política de Comunicación Interna y Externa	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-PO-006	
		Fecha: 17/12/2021	Página: 1 de 1

POLÍTICA DE COMUNICACIÓN INTERNA Y EXTERNA

La alta dirección de la organización a través del Gerente tiene total convicción en que se debe mantener permanentemente informada a las partes interesadas de:

- Implementación y actualización de procesos y procedimientos.
- Innovación en la estructura del sistema de gestión de la seguridad vial.
- Capacitaciones.
- Cambio de administración de la organización.
- Beneficios.
- Cambio en la documentación legal de la operadora de transporte.
- Cambio en los objetivos de seguridad vial y sus respectivos indicadores de desempeño.

La información será comunicada por el Responsable de Seguridad Vial de manera pertinente a las partes interesadas cada seis meses y los medios que se usarán serán:

Tabla 24

Medios de comunicación interna y externa

MEDIOS DE COMUNICACIÓN INTERNA Y EXTERNA					
Físicos			Digitales		
Infografías	Folletos	Anuncios en Radio y TV	Redes sociales	Internet	Página web
Carteles	Oficios	Memorandos	e-mail	Mensajes de texto	Llamada telefónica

Fuente: Internet

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca.

Por este motivo la alta dirección a través del Gerente considera esta política como parte fundamental de la organización, y es prioridad en todos sus procesos, comprometiéndose a que socios y colaboradores se mantengan capacitados para el desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial y el compromiso con las demás partes interesadas.

Juan Vicente Repetto Beltrán
GERENTE COOPERATIVA DE TRANSPORTE BRISAS DEL MAR

Enero 2022

Anexo 15. Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

	Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-PO-007	
		Fecha: 17/12/2021	Página: 1 de 1

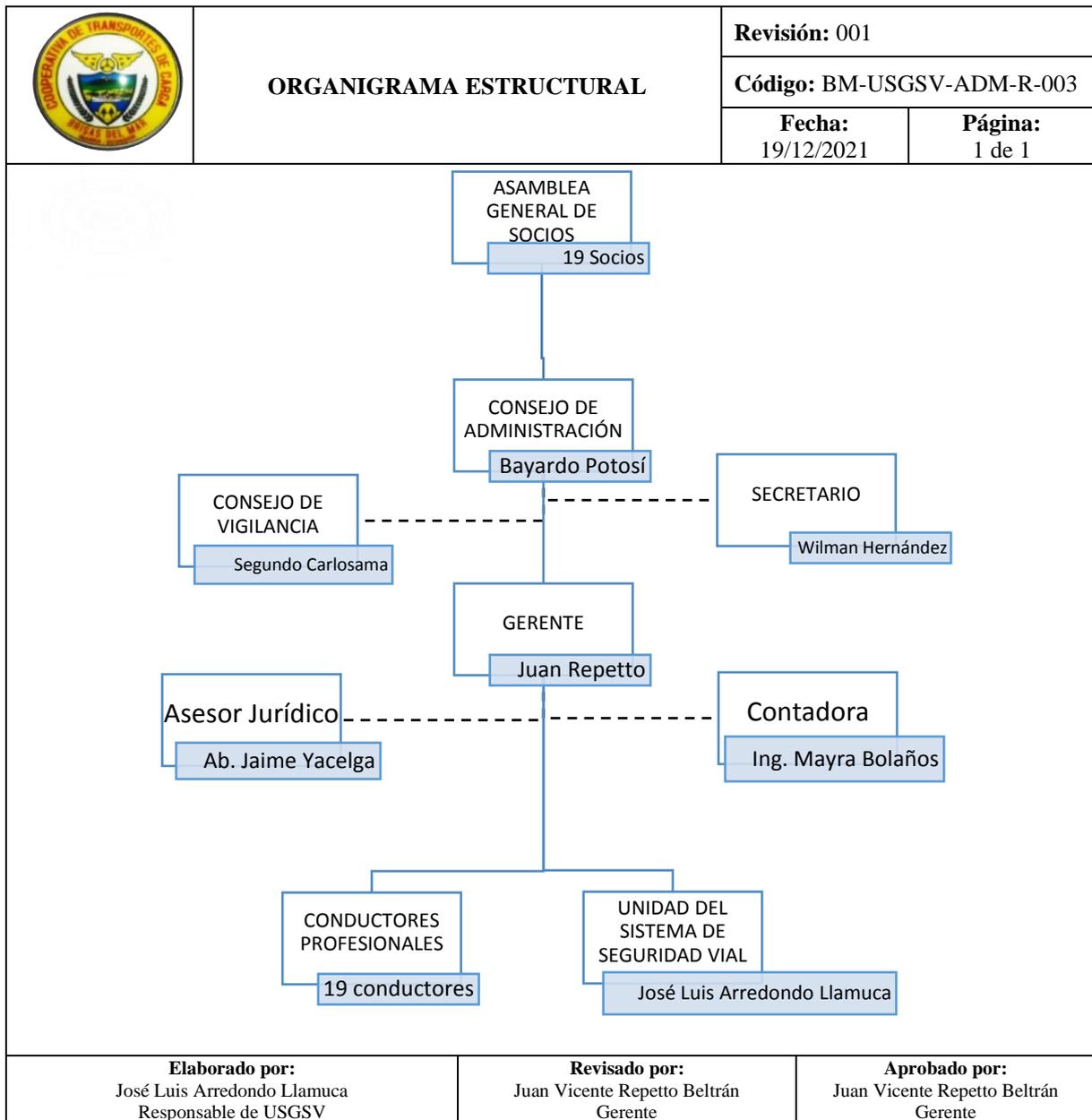
POLÍTICA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

La Cooperativa BRISAS DEL MAR brinda el servicio de transporte en la modalidad de carga liviana en camionetas y camiones cabina sencilla con capacidad de hasta 3,5 toneladas, esforzándose por satisfacer las necesidades de las partes interesadas por medio del presente sistema de gestión de la seguridad vial y de la mejora continua con un personal cualificado, comprometido en cumplir con la normativa legal de reducción y en última instancia la eliminación de las incidencias y riesgos de las muertes y heridas graves ocasionadas por los accidentes de tránsito, que no permite por ningún motivo el consumo de alcohol o sustancias de dependencia dentro y fuera de sus vehículos incluyendo las instalaciones de la organización, planifica de manera segura ruta gramas que permiten programar las horas de conducción y descanso de los conductores, monitorea constantemente la velocidad y ubicación de los vehículos mediante sistemas tecnológicos modernos, mantiene un control permanente en la utilización del cinturón de seguridad para conductor y pasajeros, así como los respectivos Equipos de Protección Personal (EPP's) y finalmente un firme compromiso en la no utilización de dispositivos bidireccionales (celulares, tabletas, computadores, etc.), los cuales se convierten en un distractor de alta peligrosidad mientras se conduce un automotor, teniendo responsabilidad social y empresarial demostrando el respeto por la vida humana, evitando que la organización sufra demandas judiciales, pérdida de clientes, suspensiones de servicio, perjuicios económicos, desprestigio de la empresa y hasta una posible liquidación de la operadora de transporte.

Por este motivo la alta dirección a través del Gerente considera esta política como parte fundamental de la organización, y es prioridad en todos sus procesos, comprometiéndose a que socios y colaboradores se mantengan capacitados para el desarrollo del sistema de gestión de la seguridad vial y el compromiso de incluir la disponibilidad de esta política a las partes según sea apropiado.

Juan Vicente Repetto Beltrán
GERENTE COOPERATIVA DE TRANSPORTE BRISAS DEL MAR
Enero 2022

Anexo. 16. Organigrama Estructural



Elaborado por:
José Luis Arredondo Llamuca
Responsable de USGSV

Revisado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Aprobado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Anexo 17. Matrices de Puestos de Trabajo.

	Matriz de puesto de Trabajo		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-ADM-R-004	
			Fecha: 21/12/2021	Página: 1 de 9
Puesto de Trabajo:	Asamblea General de Socios			
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W			
Ubicación organizacional:	Gestión Administrativa			
Jefe inmediato:	Asamblea General de Socios			
Supervisión por ejercer:	Área Administrativa			
Formación académica:	Bachiller Título habilitante de conducir (Licencia Profesional desde la categoría Tipo C).			
Experiencia:	2 años			
Idiomas que habla:	Castellano			
Misión del puesto:	La Asamblea General es el máximo órgano de gobierno de la Cooperativa y sus decisiones obligan a todos los socios y demás órganos de la organización, siempre que no contradigan las leyes y normas a las que está sujeta jurídicamente, funciones y actividades de la Cooperativa			
Conocimiento o competencias obligatorias:	Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Reglamento Reformatorio de la LOTTTSV. Ley de la Economía Popular y Solidaria. Estatuto y Reglamento Interno de la Cooperativa "Brisas del Mar".			
Habilidades:	Atención al Cliente. Capacidad para resolver problemas. Conocimientos de Computación y medios digitales. Manejo de Internet.			
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Asistir a todos los actos sociales, culturales, deportivos y cualquiera que organice la Cooperativa. Aprobar y Reformar el estatuto Social, Reglamento Interno y de Elecciones. Elegir a los miembros de los Consejos de Administración y Vigilancia. Remover a los miembros de los Consejos de Administración, Vigilancia e incluso Gerente, con causa justa, en cualquier momento y con el voto secreto de más de la mitad de sus integrantes. Aprobar o rechazar los estados financieros de los Consejos y Gerencia. Conocer el plan estratégico y el plan operativo anual con su presupuesto, propuesto por el Consejo de Administración. Conocer y resolver sobre los informes de Auditoría Interna y Externa. Resolver las apelaciones de los socios referentes a suspensiones de derechos políticos internos de la institución.			
Funciones adicionales del puesto:	Asistir a las reuniones ordinarias y extraordinarias de Asamblea General convocadas por la autoridad correspondiente.			
Capacitación requerida para el puesto:	Norma NTE INEN – ISO 39001. Capacitación Cooperativismo. Atención al cliente. Computación e Internet.			
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



Matriz de puesto de Trabajo

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-R-004

Fecha:
21/12/2021

Página:
2 de 9

Puesto de Trabajo:	Representante Legal / Gerente	
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W	
Ubicación organizacional:	Gestión Administrativa	
Jefe inmediato:	Asamblea General de Socios / Presidente de Administración	
Supervisión por ejercer:	Área Administrativa	
Formación académica:	Título de Tercer Nivel en Administración o carreras afines.	
Experiencia:	2 años	
Idiomas que habla:	Inglés nivel Intermedio	
Misión del puesto:	Gestionar los recursos de la organización mediante la representación legal.	
Conocimiento o competencias obligatorias:	Liderazgo Entendimiento del sistema. Orientación hacia el logro. Empoderamiento. Asertividad. Comunicación efectiva. Motivación.	
Habilidades:	Pensamiento crítico, analítico e innovación. Razonamiento y resolución de problemas complejos. Creatividad, originalidad e iniciativa. Aprendizaje activo y estrategias de aprendizaje. Influencia social. Uso de tecnología, monitoreo y control. Diseño de tecnologías y programación. Resiliencia, tolerancia al estrés y flexibilidad.	
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Ejercer representación legal, judicial y extrajudicial de la Cooperativa. Gestionar los recursos financieros, la marcha administrativa y operativa de la organización e informar mensualmente. Definir objetivos y metas de la organización. Proponer al Consejo de Administración de políticas, reglamentos y procedimientos necesarios. Presentar al Consejo de Administración el plan estratégico, operativo y su reforma presupuestaria. Cumplir y hacer cumplir las decisiones de los órganos directivos. Definir y mantener un sistema de control interno que asegure la gestión eficiente y económica de la Cooperativa. Contraer obligaciones a nombre de la Cooperativa, hasta el monto que el Reglamento Interno o la Asamblea General lo autorice.	
Funciones adicionales del puesto:	Asistir obligatoriamente a las sesiones del Consejo de Administración y Vigilancia cuando sea requerido, solamente con voz informativa.	
Capacitación requerida para el puesto:	Norma NTE INEN – ISO 39001. SRI. Compras Públicas. IESS. Experiencia en Gestión Administrativa. Capacitación en Economía Social y Cooperativismo.	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente

	Matriz de puesto de trabajo		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-ADM-R-004	
			Fecha: 21/12/2021	Página: 3 de 9
Puesto de Trabajo:	Presidente de Administración			
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W			
Ubicación organizacional:	Gestión Administrativa			
Jefe inmediato:	Asamblea General de Socios			
Supervisión por ejercer:	Área Administrativa			
Formación académica:	Bachiller			
Experiencia:	2 años			
Idiomas que habla:	Castellano			
Misión del puesto:	El presidente del Consejo de Administración, lo será también de la Cooperativa y de la Asamblea General, durarán dos años en sus funciones, pudiendo ser reelegido por una sola vez.			
Conocimiento o competencias obligatorias:	<p>Pertenecer mínimo 2 años como socio de la Cooperativa.</p> <p>Acreditar al menos veinte horas de capacitación en el área de sus funciones, antes de su posesión.</p> <p>No tener pendiente ninguna obligación económica en la Cooperativa.</p> <p>Acreditar la formación académica necesaria, cuando el nivel de la Cooperativa así lo demande.</p> <p>No haber sido reelegido en el período en el período inmediato anterior.</p> <p>No tener parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad, ni relación conyugal ni de unión de hecho con otro de los vocales ni con el Gerente.</p>			
Habilidades:	Proactivo y dispuesto a colaborar con la Gerencia			
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	<p>Apoyar al Gerente en las tareas administrativas.</p> <p>Presidir todos los actos oficiales de la Cooperativa.</p> <p>Suscribir los cheques juntamente con el Gerente.</p> <p>Convocar, presidir y orientar las discusiones en las Asambleas Generales y en las del Consejo de Administración.</p> <p>Dar atención a las solicitudes de partes interesadas.</p> <p>Apoyar en el proceso documentable y archivístico del sistema de gestión de la seguridad vial.</p>			
Funciones adicionales del puesto:	Dirimir con su voto en caso los empates en las votaciones de Asamblea General.			
Capacitación requerida para el puesto:	Norma NTE INEN – ISO 39001, SRI, Compras Públicas, IEISS.			
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



Matriz de puesto de Trabajo

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-R-004

Fecha:
21/12/2021

Página:
4 de 9

Puesto de Trabajo:	Presidente de Vigilancia	
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W	
Ubicación organizacional:	Gestión Administrativa	
Jefe inmediato:	Asamblea General de Socios / Presidente de Administración	
Supervisión por ejercer:	Área Administrativa	
Formación académica:	Bachiller	
Experiencia:	2 años	
Idiomas que habla:	Castellano	
Misión del puesto:	Controlar los actos y contratos que autorizan el Consejo de Administración y la Gerencia.	
Conocimiento o competencias obligatorias:	Pertenecer mínimo 2 años como socio de la Cooperativa. Acreditar al menos veinte horas de capacitación en el área de sus funciones, antes de su posesión. No tener pendiente ninguna obligación económica en la Cooperativa. Acreditar la formación académica necesaria, cuando el nivel de la Cooperativa así lo demande. No haber sido reelegido en el período en el período inmediato anterior. No tener parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad, ni relación conyugal ni de unión de hecho con otro de los vocales ni con el Gerente.	
Habilidades:	Proactivo y dispuesto a colaborar con la Gerencia	
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Controlar y vigilar las actividades económicas y contables de la Cooperativa de acuerdo con las normas técnicas vigentes. Presentar a la Asamblea General un informe sobre los estados financieros, balance social y la gestión de la Cooperativa semestralmente.	
Funciones adicionales del puesto:	Efectuar arquezos de caja, periódica u ocasionalmente y revisar la contabilidad de la Cooperativa, a fin de verificar su veracidad y la existencia de sustentos adecuados para los asientos contables.	
Capacitación requerida para el puesto:	Norma NTE INEN – ISO 39001. SRI. Compras Públicas. IESS.	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



Matriz de puesto de Trabajo

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-R-004

Fecha:
21/12/2021

Página:
5 de 9

Puesto de Trabajo:	Secretario/a	
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W	
Ubicación organizacional:	Gestión Administrativa	
Jefe inmediato:	Asamblea General de Socios / Presidente de Administración	
Supervisión por ejercer:	Área Administrativa	
Formación académica:	Bachiller	
Experiencia:	2 años	
Idiomas que habla:	Castellano	
Misión del puesto:	Encargado del registro y custodia de la información y documentación de la Cooperativa.	
Conocimiento o competencias obligatorias:	Conocimientos técnicos dl cargo (Rol, Redacción, Digitación, Contabilidad, Archivos). Manejo eficiente de Office 365. Trabajo en equipo. Conocimiento y compromiso organizacional.	
Habilidades:	Tolerancia al estrés y trabajo bajo presión. Proactividad. Organización y orden. Buena comunicación oral y escrita. Buenos modales.	
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Elaborar las actas de las sesiones y conservar los libros correspondientes. Certificar y dar fe de la veracidad de los actos, resoluciones y de los documentos institucionales, previa autorización del jefe inmediato. Elaborar, mantener y actualizar un registro de las resoluciones de la Asamblea General y de los Consejos de administración, Vigilancia o Comisiones. Custodiar y conservar ordenadamente el archivo. Notificar las resoluciones Elaborar, mantener y actualizar el registro actualizado de la nómina de socios con la información pertinente.	
Funciones adicionales del puesto:	Registrar asistencia de los miembros de la Asamblea General en sesiones ordinarias y extraordinarias.	
Capacitación requerida para el puesto:	Norma NTE INEN – ISO 39001. SRI. Compras Públicas. IESS.	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



Matriz de puesto de Trabajo

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-R-004

Fecha:
21/12/2021

Página:
6 de 9

Puesto de Trabajo:	Contador/a	
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W	
Ubicación organizacional:	Gestión Administrativa	
Jefe inmediato:	Gerente / Presidente de Administración	
Supervisión por ejercer:	Área Administrativa	
Formación académica:	Título de Tercer Nivel en Contabilidad y Auditoría	
Experiencia:	2 años	
Idiomas que habla:	Inglés nivel Intermedio.	
Misión del puesto:	Desarrollar actividades contables, tributarias y financieras de la Cooperativa.	
Conocimiento o competencias obligatorias:	Búsqueda de información Manejo de softwares contables. Manejo de plataformas. Orientación al cliente. Asertividad y uso formal del poder. Trabajo en equipo y cooperación. Pensamiento analítico y conceptual. Capacidades técnicas, profesionales y directivas. Flexibilidad. Hábitos y/o compromiso de organización.	
Habilidades:	Liderazgo. Capacidad de síntesis. Razonamiento lógico. Habilidad numérica. Toma de decisiones. Relaciones públicas. Disciplina.	
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Elaborar y mantener la contabilidad, así como el registro de los asientos contables en los respectivos registros. Mantener un sistema de control contable interno.	
Funciones adicionales del puesto:	Ayudar a los socios en todo lo referente a tributación.	
Capacitación requerida para el puesto:	Ley del Régimen Tributario. Norma NTE INEN – ISO 39001. SRI. Compras Públicas. IESS.	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



Matriz de puesto de Trabajo

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-R-004

Fecha:
21/12/2021

Página:
7 de 9

Puesto de Trabajo:	Asesor/a Jurídico Externo	
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W	
Ubicación organizacional:	Gestión Apoyo	
Jefe inmediato:	Gerente / Presidente de Administración	
Supervisión por ejercer:	Área Jurídica en las áreas administrativas, contables, logísticas y transporte.	
Formación académica:	Título de Tercer Nivel en Derecho	
Experiencia:	2 años	
Idiomas que habla:	Inglés nivel Básico.	
Misión del puesto:	Asesoría Técnica Jurídica a la alta dirección y áreas de operación y apoyo de acuerdo con el ámbito de la organización.	
Conocimiento o competencias obligatorias:	Capacidad ética y moral. Capacidad léxica. Capacidad de escucha. Expresión oral. Redacción. Comprensión lectora.	
Habilidades:	Criterio jurídico Comunicar con claridad y simpleza. Conocer el ámbito y cultura de la empresa. Flexibilidad.	
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Asesoramiento legal preciso, oportuno y efectivo sobre las necesidades y problemáticas de los miembros de la organización. Conocimiento, desarrollo y mantenimiento de las relaciones con clientes realizando reuniones. Investigación, estudio y búsqueda de evidencia de los diferentes informes policiales, registros médicos, etc.	
Funciones adicionales del puesto:	Actuaciones de intermediación ente abogados y clientes. Asistir a sesiones cuando la organización lo requiera.	
Capacitación requerida para el puesto:	Código Orgánico Integral Penal. Ley del Ecuador Norma NTE INEN – ISO 39001.	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



Matriz de puesto de Trabajo

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-R-004

Fecha:
21/12/2021

Página:
8 de 9

Puesto de Trabajo:	Responsable de Seguridad Vial	
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W	
Ubicación organizacional:	Gestión de la Seguridad Vial	
Jefe inmediato:	Gerente / Presidente de Administración	
Supervisión por ejercer:	Sistema de Gestión de la Seguridad Vial	
Formación académica:	Título de Tercer Nivel en Ingeniería Industrial	
Experiencia:	1 año	
Idiomas que habla:	Inglés Nivel Intermedio	
Misión del puesto:	Identificar, elaborar, estandarizar y mejorar los procesos con el objetivo de reducir las muertes, lesiones graves y daños materiales derivados de los accidentes de tráfico y cumplir con los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001 asegurando la mejora continua en la organización.	
Conocimiento o competencias obligatorias:	Liderazgo y don de mando. Elaboración y desarrollo de sistemas de gestión. Manejo de Office 365. Trabajo en equipo.	
Habilidades:	Gestión del cambio. Creatividad. Innovación. Proactivo. Ético.	
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Elaborar la documentación pertinente en base a la norma NTE INEN – ISO 39001. Elaboración y desarrollo de procesos para reducir los fallecidos, lesionados graves y daños materiales ocasionados por los accidentes de tráfico. Planificar ruto gramas. Establecer y exponer objetivos de la seguridad vial. Cumplir los objetivos y metas de la seguridad vial. Mantener y mejorar continuamente el sistema de gestión de la seguridad vial. Comunicar, verificar y evaluar el desempeño del sistema de gestión. Mantener la información documentada y conservada adecuadamente del sistema de gestión de la seguridad vial. Planificar capacitaciones acerca del sistema de gestión de la seguridad vial. Actuar en caso de emergencias, accidentes e incidentes de tráfico de acuerdo con el proceso establecido en el sistema de gestión de la seguridad vial de la organización. Realizar auditorías internas en base a la norma NTE INEN – ISO 39001 y desarrollar planes de acción para las no conformidades encontradas. Evidenciar el cumplimiento de los procesos del sistema de gestión de la seguridad vial. Elaborar formatos de registros de cumplimiento de dispositivos tecnológicos empleados para la seguridad vehicular, así como mantenimientos preventivos y correctivos. Atender las necesidades de las partes interesadas.	
Funciones adicionales del puesto:	Asistir a las sesiones ordinarias y extraordinarias de Asamblea General cuando lo requiera la organización.	
Capacitación requerida para el puesto:	Norma NTE INEN – ISO 39001.	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente



Matriz de puesto de Trabajo

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-R-004

Fecha:
21/12/2021

Página:
9 de 9

Puesto de Trabajo:	Conductores Profesionales	
Ubicación geográfica:	Imbabura, Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo. Latitud: 0°20'50" N Longitud: 78°07'17" W	
Ubicación organizacional:	Gestión Operativa	
Jefe inmediato:	Gerente / Responsable de Seguridad Vial	
Supervisión por ejercer:	No Aplica	
Formación académica:	Conductor Profesional con Título habilitante (Licencia de conducir desde Tipo C)	
Experiencia:	2 años	
Idiomas que habla:	Inglés nivel Básico	
Misión del puesto:	Operar la unidad vehicular vinculada a la organización.	
Conocimiento o competencias obligatorias:	LOTTTSV Reglamento LOTTTSV Estatuto y Reglamento de la organización. Trabajo en equipo. Conocimiento de las rutas del ámbito de operación.	
Habilidades:	Proactivo. Conocimientos de mecánica automotriz.	
Funciones o responsabilidades principales del puesto:	Mantener limpio el vehículo. Realizar el respectivo mantenimiento de acuerdo con el proceso correspondiente. Cumplir los procesos del sistema de gestión de la seguridad vial. Cumplir con la LOTTTSV Cumplir los objetivos y metas de la seguridad vial. Reportar el accidente e incidente en caso de haberlo. Cumplir con la revisión del vehículo antes de cada flete. Mantener la documentación habilitante del vehículo y del conductor vigente. Cumplir con la renovación de matriculación y revisión técnica del vehículo de acuerdo con la calendarización del proceso. No consumir bebidas alcohólicas y sustancias de dependencia en el lugar designado como estacionamiento de las unidades de control y durante la operación del vehículo. Colaborar con el Responsable de Seguridad Vial para la aplicación de las pruebas de alcocheck y drogas como parte del control del cumplimiento.	
Funciones adicionales del puesto:	Asistir a las capacitaciones y sesiones ordinarias/extraordinarias de Asamblea General.	
Capacitación requerida para el puesto:	Norma NTE INEN – ISO 39001. Seguridad Vial. Primeros auxilios.	
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente

Anexo 18. Matriz de Riesgos

		MATRIZ DE RIESGOS															Revisión: 001					
																	Código: BM-USGSV-ADM-R-005					
																	Fecha: 04/01/2022	Página: 1 de 1				
IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DEL RIESGO																						
Nº	Partes Interesadas	Proceso	IDENTIFICACIÓN DEL RIESGO					IMPACTO DEL RIESGO					GESTIÓN DEL RIESGO					VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE ACCIONES				
			Tipo	Ámbito	Descripción del Riesgo	Causa	Efecto	PO	GI	VR	Nivel del Riesgo	Acción requerida	Acción de Respuesta	Periodicidad	Responsable de Acción	Responsable Ejecutor	Evidencia de Acción Ejecutada	Condición	Evidencia de Cumplimiento	Fecha de Cumplimiento	Evaluador	Observaciones
1	Gobierno Central	Gestión Administrativa	Externo	Político y Legal	Reformas por el Poder Legislativo	Cambios en LOTT SV, Reglamentos y Resoluciones.	Cambios de requisitos para Título Habilitante.	3	4	12	Alto	Atención de Gerencia	Cumplimiento de nuevas leyes.	Mensual	Gerente	Gerente	Análisis de causas y Plan de Acción.					
2	Gobierno Central	Gestión Administrativa	Externo	Político	Incremento de impuestos que generan aumento de precios	Cambio en ley tributaria.	Disminución de ingresos	3	3	9	Medio Alto	Especificar responsabilidad de Gerencia	Gestión de proveedores para disminuir gastos en combustible, repuestos y productos de mantenimiento vehicular.	Mensual	Gerente	Gerente	Plan de Acción, Selección de Proveedores.					
3	GAD Ibarra	Gestión Administrativa	Externo	Legal	Incremento de operadoras de carga liviana o mixta	Aumento de competidores	Disminución de fletes y generación de conflictos.	4	2	8	Medio Alto	Especificar responsabilidad de Gerencia	Solicitar a autoridades municipales estudios para el análisis de la realidad social.	Mensual	Gerente	Gerente	Plan de Acción					
4	GAD Ibarra	Gestión de la	Externo	Político y	Riesgos en la vía por malas	Sistematización	Accidentes	4	4	16	Extremo	Acción inmediata	Instar a las autoridades	Semestral	Gerente	Responsable de	Plan de Acción,					

			o			Equipo de Protección Personal													
--	--	--	---	--	--	-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

NOMENCLATURA

PO: PROBABILIDAD DE OCURRENCIA
GI: GRADO DE IMPACTO
VR: VALORACIÓN DEL RIESGO

Elaborado por:
 José Luis Arredondo Llamuca
 Responsable de USGSV

Revisado por:
 Juan Vicente Repetto Beltrán
 Gerente

Aprobado por:
 Juan Vicente Repetto Beltrán
 Gerente

Anexo 19. Matriz de Oportunidades.

 MATRIZ DE OPORTUNIDADES														Revisión: 001								
														Código: BM-USGSV-ADM-R-006								
														Fecha: 05/01/2022	Página: 1 de 1							
IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA OPORTUNIDAD														GESTIÓN DE LA OPORTUNIDAD				VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE ACCIONES				
N°	Partes Interesadas	Proceso	IDENTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD					IMPACTO DE LA OPORTUNIDAD				Acción de Respuesta	Responsable de Acción	Responsable Ejecutor	Evidencia de Acción Ejecutada	Condición	Evidencia de Cumplimiento	Fecha de Cumplimiento	Evaluador	Observaciones		
			Tipo	Ámbito	Descripción de la Oportunidad	Causa	Efecto	PO	GI	VO	Nivel de la Oportunidad											
1	Administrativa /Operación	Gestión Seguridad Vial	Interno	Organización	Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial	Lesiones graves en heridos y daños materiales por accidentes de tráfico.	Reducción lesionados y daños materiales originados por accidentes de tráfico.	3	4	12	Alta	Gestión de implementación del sistema de gestión de la seguridad vial basado en NTE INEN – ISO 39001	Gerente	Responsable de Seguridad Vial	Sistema de gestión de la SV documentado en el trabajo de grado del estudiante José Luis Arredondo Llamuca							
2	Administrativa /Operación	Gestión Seguridad Vial	Interno	Organización	Control periódico del manejo del sistema de gestión de la SV	No conformidades halladas en auditoría interna del SGSV	Asegurar como mínimo el 90% de cumplimiento del sistema de gestión de la SV	3	4	12	Alta	Auditoría internas semestral para evaluar cumplimiento	Gerente	Responsable de Seguridad Vial	Acta de reunión y registro de auditoría interna.							
3	Administrativa /Operación	Gestión Seguridad Vial	Interno	Tecnológico	Implementación de nuevas tecnologías en seguridad vial	Lesiones graves en heridos y daños materiales por accidentes de tráfico.	Reducción lesionados y daños materiales originados por accidentes de tráfico.	3	4	12	Alta	Capacitación de nuevas tecnologías por proveedores	Gerente	Responsable de Seguridad Vial	Cotizaciones de proveedores.							

							tráfico.												
4	Administrativa /Operación	Gestión Administrativa	Externo	Interinstitucional	Vinculación con el ente de control MOVIDELNOR E.P.	Capacitación continua	Aprendizaje de conocimientos actualizados de seguridad vial.	4	4	16	Extrema	Capacitaciones trimestrales para los conductores	Gerente	Responsable de Seguridad Vial	Matriz de capacitación interna y externa, Plan de Acción.				
5	Administrativa /Operación	Gestión de Apoyo	Externo	Leyes de Tránsito	Actualizar conocimientos de obligaciones y derechos en materia de tránsito.	Lesiones graves en heridos y daños materiales por accidentes de tráfico.	Reducción lesionados y daños materiales originados por accidentes de tráfico.	4	4	16	Extrema	Asesoría Jurídica en el área de Tránsito y Transporte Terrestre.	Gerente	Asesor Jurídico Externo y Responsable de Seguridad Vial	Capacitación interna y externa y Plan de Acción.				

NOMENCLATURA

PO: PROBABILIDAD DE OCURRENCIA
GI: GRADO DE IMPACTO
VO: VALORACIÓN DE LA OPORTUNIDAD

Elaborado por:
 José Luis Arredondo Llamuca
 Responsable de USGSV

Revisado por:
 Juan Vicente Repetto Beltrán
 Gerente

Aprobado por:
 Juan Vicente Repetto Beltrán
 Gerente

Anexo 20. Indicadores de Desempeño en Seguridad Vial.

		INDICADORES DE DESEMPEÑO EN SEGURIDAD VIAL							Revisión: 001		
									Código: BM-USGSV-ADM-R-007		
								Fecha: 07/01/2022		Página: 1 de 1	
N°	Factor	Descripción	Objetivo	INDICADOR DE DESEMPEÑO					Resultados	Programa de Gestión	
				Indicador	Dimensión	Fórmula	Meta	Frecuencia de Medición		Acción Ejecutada	Responsable
1	Distancia recorrida	Determinación del número de kilómetros que existen desde la salida hasta la llegada del vehículo en cada flete realizado.	Controlar el kilometraje recorrido del vehículo según política establecida.	Kilómetros recorridos del vehículo	Exposición y Eficacia	$KRV = \frac{\text{Total Kilómetros recorridos}}{\text{Kilómetros estándar en cada flete}} * 100\%$	=100%	Mensual			
2	Tiempo de viaje	Determinación del tiempo que existe desde la salida hasta la llegada del vehículo en cada flete realizado.	Controlar el tiempo de conducción y de descansos permitidos.	Tiempo de Conducción Controlado	Exposición y Eficacia	$TCC = \frac{\text{Total tiempo recorrido}}{\text{Tiempo estándar de conducción}} * 100\%$	=75%	Diaria			
				Tiempo de Descanso Controlado	Exposición y Eficacia	$TDC = \frac{\text{Total tiempo de descansos}}{\text{Tiempo estándar descanso}} * 100\%$	=75%	Diaria			
3	Volumen de tráfico	Número de vehículos que transitan por un determinado sector durante un determinado horario.	Evitar transitar por vías congestionadas utilizando los rúto gramas.	Prevención de Volumen de Tráfico	Exposición y Eficacia	$PVT = \frac{\text{Promedio diario del volumen de tráfico de un sector}}{\text{Promedio semanal del volumen de tráfico de un sector}} * 100\%$	=100%	Diaria			
4	Volumen de carga	Volumen calculado mediante las dimensiones del componente (cajón, furgón, plataforma, etc.) del vehículo (ancho*alto*profundidad).	Control en la capacidad de carga ideal de un vehículo.	Control de Capacidad de Carga	Exposición y Eficacia	$CCC = \frac{\text{Volumen de la carga}}{\text{Volumen del componente del vehículo}} * 100\%$	=100%	Diaria			
5	Número de accidentes de tráfico	Cantidad de accidentes de tráfico de vehículos de la organización.	Reducir el número de accidentes de tráfico.	Índice del número de heridos en la vía	Resultado	$IH = \frac{\text{Número de heridos}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	≤25%	Diaria			
				Índice del número de lesionados en la vía	Resultado	$IL = \frac{\text{Número de lesionados}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	≤50%	Diaria			
				Índice del número de fallecidos en la vía	Resultado	$IF = \frac{\text{Número de fallecidos}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	≤50%	Diaria			
6	Coste humano y económico	Costos ocasionados por accidentes de tráfico	Reducir los costos originados por accidentes de tráfico	Costos por accidentes de Tráfico	Resultado	$CAT = \frac{\text{Costos de accidente de tráfico}}{\text{Costo total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	=50%	Posterior al accidente de tráfico			

7	Regulación de Velocidad	Cantidad de accidentes de tránsito por no cumplir los límites de velocidad.	Reducir accidentes de tránsito por no cumplir los límites de velocidad establecidos por la LOTTTSV	Número de accidentes por exceso de velocidad	Resultado	$AEV = \frac{\text{Número de accidentes de tráfico por exceso de velocidad}}{\text{Número total de accidentes de tránsito}} * 100\%$	$\leq 50\%$	Diaria			
8	Planificación de ruta gramas	Selección de ruta óptima para que transite el vehículo	Controlar el tiempo de cada flete de acuerdo con la ruta planificada	Índice del Tiempo en cada Flete	Resultado	$ITF = \frac{\text{Tiempo empleado en cada flete}}{\text{Tiempo planificado en rutograma}} * 100\%$	$\geq 70\%$	Diaria			
9	Condición de salud de los conductores	Controlar los niveles de cansancio, fatiga, consumo de alcohol y drogas que afectan la salud de los conductores	Reducir accidentes de tránsito por conducir en estado de ebriedad, drogado o por cansancio y/o fatiga.	Índice de accidentes de tránsito por afecciones en la salud	Resultado	$IACA = \frac{\text{Número Accidentes de tráfico por consumo de alcohol}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	=100%	Diaria			
						$IACD = \frac{\text{Número Accidentes de tráfico por consumo de drogas}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	=100%	Diaria			
						$IAF = \frac{\text{Número Accidentes de tráfico por fatiga}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	=100%	Diaria			
						$IAC = \frac{\text{Número Accidentes de tráfico por cansancio}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	=100%	Diaria			
10	Uso de equipos de protección personal	Utilización del cinturón de seguridad en conductor y pasajeros, así como chaleco reflectivo, guantes de raspado, gafas de protección UV, etc.	Reducir heridos y lesionados en accidentes de tránsito por no utilizar los equipos de protección.	Índice de accidentes de tráfico por no utilizar equipos de seguridad	Resultado	$IAEPP = \frac{\text{Número de accidentes de tráfico por no utilizar EPP}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	$\geq 80\%$	Diaria			
11	Seguridad de los vehículos	Inspección técnica de los vehículos.	Reducir heridos y lesionados en accidentes de tránsito por falta de mantenimiento.	Índice de accidentes de tráfico por falta de mantenimiento	Resultado	$IACI = \frac{\text{Número de accidentes de tráfico por falta de mantenimiento}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100$	$\geq 80\%$	Diaria			
12	Selección idónea del tipo de vehículo para cada flete	Controlar la capacidad del vehículo para un transporte seguro	Reducir heridos y lesionados en accidentes de tránsito por no compatibilidad de carga/vehículo.	Índice de accidentes de tráfico por carga insegura	Resultado	$IACI = \frac{\text{Número de accidentes de tráfico por carga insegura}}{\text{Número total de accidentes de tráfico}} * 100\%$	$\geq 80\%$	Diaria			
13	Renovación de parque automotor	Controlar vida útil de los vehículos según normativa de la Agencia Nacional de Tránsito	Reducir heridos y lesionados en accidentes de tránsito por exceso de vida útil de los vehículos de la organización.	Tiempo de vida útil del vehículo	Resultado	$TVU = \frac{\text{Año de fabricación del vehículo}}{\text{Año actual}} * 100\%$	=100%	Diaria			

14	Respuesta postre al accidente de tráfico y primeros auxilios	Preparación en respuesta a emergencias y primeros auxilios	Mejorar el tiempo de respuesta en cada emergencia cuando se produce un accidente de tráfico.	Tiempo de respuesta a emergencias	Resultado	$\text{TREAT} = \frac{\text{Tiempo de respuesta en cada accidente de tráfico}}{\text{Tiempo establecido de respuesta a emergencia}} * 100\%$	$\geq 70\%$	Diaria			
15	Inhabilitación de conductores no idóneos	Inhabilitar a conductores que no cuentan con la documentación legal para conducir y de quienes rebasaron el límite de edad de 65 años.	Mantener un personal competente para la operatividad de las unidades sin riesgo de sanciones o accidentes.	Competencia del conductor	Resultado	$\text{CCD} = \frac{\text{Documentos que registra el conductor}}{\text{Documentos que exige la organización}} * 100\%$	=100%	Semanal			
						$\text{CCA} = \frac{\text{Edad del conductor} - \text{Año actual}}{\text{Año actual}} * 100\%$	>96,79%	Mensual			
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV				Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente				Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente			

Anexo 21. Objetivos de la Seguridad Vial y Planificación para lograrlos.

FACTORES DE EXPOSICIÓN AL RIESGO			OBJETIVO PRINCIPAL	PLANIFICACIÓN PARA ALZANZAR LOS OBJETIVOS				VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE ACCIONES				
				Medida de Respuesta	Responsable	Periodicidad	Evidencia	Condición	Fecha de Cumplimiento	Evaluador	Evidencia de Cumplimiento	Observaciones
Distancia recorrida	Kilómetros recorridos en cada flete	Cada flete	Reducir el número de muertes, heridas graves y accidentes de tránsito en 50%.	Controlar los niveles de referencia establecidos y verificados en los registros del monitoreo de velocidad y ubicación satelital mediante dispositivo GPS.	Responsable de Seguridad Vial	Semestral	Registros de monitoreo de velocidad, hoja de movilización diaria en base al Manual de Seguridad Vial.					
Tiempo de viaje	Tiempo estimado empleado en cada flete	Cada flete										
Volumen de tráfico	Planificación de ruta gramas	Cada flete										
Volumen de la carga	Límites de capacidad de la carga	Cada flete										
FACTORES FINALES DE RESULTADO DE SEGURIDAD VIAL			OBJETIVO PRINCIPAL	PLANIFICACIÓN PARA ALZANZAR LOS OBJETIVOS				VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE ACCIONES				
Factor	Criterio	Periodicidad		Medida de Respuesta	Responsable	Periodicidad	Evidencia	Condición	Fecha de Cumplimiento	Evaluador	Evidencia de Cumplimiento	Observaciones
Nº accidentes de tránsito	Cantidad de accidentes que involucra a la organización.	Mensual	Reducir el número de muertes, heridas graves y accidentes de tránsito en 50%.	Actuar según el proceso de investigación de accidentes e incidentes de tráfico y documentarlo en los registros pertinentes.	Responsable de Seguridad Vial y Comisión de Vigilancia.	Semestral	Registro de Accidentes de Tráfico y Registro de Investigación de Accidente e Incidentes de Tráfico.					
Nº incidentes de tránsito	Cantidad de incidentes que involucra a la organización.	Mensual										
Nº lesionados	Cantidad de heridos producto de accidentes de tráfico.	Mensual										
Nº decesos	Cantidad de fallecidos resultado de accidentes de tráfico.	Mensual										
Costo humano y económico	Cantidad de dinero que la organización desembolsó por costos relacionados a accidentes de tráfico.	Mensual	Reducir los costos ocasionados por accidentes de tráfico.	Cuantificar los costos generados y analizar el plan de acción incluyendo la posibilidad de contratar una aseguradora.	Gerente y Contador /a	Semestral	Informe con Plan de Acción incluyendo Cotizaciones de Aseguradoras.					

FACTORES INTERMEDIOS DE RESULTADO DE SEGURIDAD VIAL			OBJETIVO PRINCIPAL	PLANIFICACIÓN PARA ALZANZAR LOS OBJETIVOS				VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE ACCIONES					
Factor	Criterio	Periodicidad		Medida de Respuesta	Responsable	Periodicidad	Evidencia	Condición	Fecha de Cumplimiento	Evaluidor	Evidencia de Cumplimiento	Observaciones	
Regulación de velocidad	Cumplimiento de límites de velocidad establecidos en la normativa legal.	Diaria	Cumplir los límites de velocidad establecidos en la LOTTTSV para evitar accidentes de tránsito.	Control de velocidad a través del monitoreo de velocidad.	Conductores y Responsable de Seguridad Vial	Mensual	Registro del monitoreo de velocidad.						
Planificación de ruto gramas	Cumplimiento de rutas de viaje con las horas de conducción y descanso.	Diaria	Reducir el número de muertes, heridas graves y accidentes de tránsito en 50%.	Planificar mensualmente las rutas, horas de conducción y descansos que deben tomar los conductores.	Conductores y Responsable de Seguridad Vial	Mensual	Elaboración de ruto gramas.						
Condición de salud de los conductores	Cumplir los parámetros de no consumo de alcohol y sustancias de dependencia previa a la conducción.	Diaria		Controlar mediante alcocheck y análisis de drogas.		Mensual	Registro de control de cumplimiento adjuntando certificados de alcocheck y análisis de drogas de cada conductor.						
Uso de Equipos de protección personal	Utilización correcta de los equipos de protección personales y del cinturón de seguridad.	Diaria		Verificar los EPP's de cada conductor que debe poseer en su vehículo.		Mensual	Registro de control de cumplimiento.						
Seguridad de los vehículos	Cumplir con las disposiciones legales como Revisión Técnica Vehicular, chequeos antes de la conducción.	Diaria		Controlar las condiciones técnicas antes de cada flete.		Mensual	Registro de control de cumplimiento y Control de Mantenimiento.						
Selección idónea del tipo de vehículo para el flete	Verificar los requerimientos necesarios del vehículo para la actividad a realizar.	Diaria	Capacitar a los conductores sobre los parámetros de cada vehículo en cada flete.	Planificar capacitaciones para que los conductores tengan conocimiento acerca de conversión de unidades para determinar el peso y volumen en cada carga.	Responsable de Seguridad Vial	Mensual	Registro del Control de Cumplimiento.						
Renovación de parque automotor	Cumplir la normativa legal en cuanto a la vida útil del automotor que establece como máximo 15 años.	Diaria	Reducir el número de muertes, heridas graves y accidentes de tránsito en 50%.	Verificar la vida útil de cada automotor de la organización para evitar	Conductores, Consejo de Vigilancia y Responsable de Seguridad	Mensual	Registro del Control de Cumplimiento.						

				accidentes de tráfico por condiciones no aptas.	Vial							
Respuesta post-rer al accidente de tráfico y primeros auxilios	Capacitación en responder a la emergencias de manera que se asistan a las víctimas con los primeros auxilios en el lugar del accidente.	Diaria	Cumplir con el proceso de preparación y respuesta a los accidentes de tránsito.	Planificar capacitaciones en respuesta a emergencias y primeros auxilios con instructores de la Cruz Roja, Bomberos y Paramédicos.	Consejo de Administración, Consejo de Vigilancia, Asesor Jurídico, Conductores y Responsable de Seguridad Vial.	Trimestral	Registro de capacitaciones y Certificados de capacitaciones.					
Inhabilitación de conductores no idóneos	Cumplir la normativa legal de los conductores por falta del título habilitante o excedió los 65 años.	Diaria	Reducir el número de muertes, heridas graves y accidentes de tránsito en 50%.	Cumplir con la normativa verificando licencia de conducir, puntos de conducción, multas de tránsito y certificado médico en el caso de personas que ya no se encuentren en el rango de edad permitido por la LOTTSV.	Conductores, Consejo de Vigilancia y Responsable de Seguridad Vial.	Semestral	Registro del Control de Cumplimiento					
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV			Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente			Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente						

Anexo 22. Matriz de Capacitación Interna y Externa.

	MATRIZ DE CAPACITACIÓN INTERNA Y EXTERNA										Revisión: 001				
											Código: BM-USGSV-ADM-R-009				
											Fecha: 08/01/2022	Página: 1 de 1			
ÁREAS:		Administrativa / Operativa / Apoyo			RESPONSABLE:		José Luis Arredondo Llamuca								
N° PERSONAS EN LA ORGANIZACIÓN:		19					CARGO:		Responsable de Seguridad Vial						
FECHA DE ELABORACIÓN:		08/01/2022							AÑO EJECUCIÓN:		2022 – 2023				
Tema del Curso	Contenido	Habilidades	N° Participantes	PERSONAL CAPACITADO	MODALIDAD			TIPO DE CAPACITACIÓN			DURACIÓN Carga horaria (horas)	LUGAR DE LA CAPACITACIÓN		Presupuesto estimado	Fecha de Cumplimiento
					Presencial	Virtual	Mixto (Presencial y Virtual)	Interna	Externa	Interno		Externo			
Conducción segura, manejo defensivo y Seguridad Vial.	<ul style="list-style-type: none"> • Conceptos básicos y normativos de tránsito y seguridad vial. • Hábitos de manejo y conducción. • Comprensión del fenómeno de accidentabilidad (cómo, cuándo, dónde suceden) y estadísticas actuales de accidentes de tráfico. • La regla de los dos segundos. • Fundamentos básicos de manejo defensivo. • Cómo adelantar a otro vehículo. • Señales de tránsito y regulación normativa. • Pautas para estacionar de manera segura. • Hábitos de conducción. • Análisis de actos y condiciones inseguras en la 	Técnicas y Humanas	19	Conductores		X		X		10		X	\$60		

	conducción.														
Educación Vial	<ul style="list-style-type: none"> • Normas generales para el transporte comercial y carga. • Normas de Circulación de peatones por la vía pública. • Cinturón de seguridad y equipos de protección personal en conductor y pasajeros. • Efectos del alcohol, tabaco, drogas y medicamentos psicoactivos en la conducción. 	Técnicas y Humanas	19	Conductores		X		X	10	X		\$80			
Sistema de Gestión de la Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> • Política de Seguridad Vial. • Implicaciones de no contar con Certificación en Seguridad Vial. • Contribución de los miembros de la organización a la eficacia del SGSV y sus beneficios. • Lecciones aprendidas de los accidentes de tráfico. 	Administrativas y Técnicas	19	Administración, Vigilancia, Conductores y Responsable de Seguridad Vial.		X		X	4	X		\$50			
Sensibilización al autocuidado: hábitos y conductas seguras de movilidad vial	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad basada en valores, comportamientos adecuados en seguridad vial. • Facilitadores humanos de la inseguridad. • Principios motivacionales de la seguridad. • Estilos de vida saludables. • Incremento de la valoración personal. • Niveles de conciencia frente a la seguridad y el autocuidado. 	Humanas	19	Conductores		X		X	10	X		\$100			

Fatiga – Cansancio	<ul style="list-style-type: none"> Desórdenes del sueño. Riesgos de conducir con fatiga y/o cansancio. Hábitos personales y familiares. Alimentación sana para la vía. 	Humanas	19	Conductores		X			X	2	X		\$60		
Alcohol y drogas	<ul style="list-style-type: none"> Factores de riesgo. El alcohol y la conducción. Presión de grupo. Tabaquismo. Sociedad alcohólica. 	Humanas	19	Conductores		X			X	2	X		\$40		
Mantenimiento preventivo de vehículos	<ul style="list-style-type: none"> Vehículos seguros. Lista de verificación preoperacional de vehículos. Plan y cronograma de mantenimiento. 	Administrativas y Técnicas	19	Conductores		X			X	4		X	\$160		
Preparación y respuesta ante accidentes de tráfico	<ul style="list-style-type: none"> Protocolos de atención de accidentes vales. Accidente en carretera con heridos y sin heridos. Hurto de autopartes o del vehículo. Cierre de vías y ataque al vehículo por alteración del orden público. 	Técnicas y Humanas	19	Administración, Vigilancia, Conductores y Responsable de Seguridad Vial.		X			X	8		X	\$120		
Primer respondiente en accidentes de tránsito y atención primaria de víctimas	<ul style="list-style-type: none"> Conceptos básicos del primer respondiente y accidentes viales. Funciones y acciones del primer respondiente. Evaluación de la escena del accidente vial. Atención inmediata primeros auxilios. 	Técnicas y Humanas	19	Administración, Vigilancia, Conductores y Responsable de Seguridad Vial.		X			X	2	X		\$40		
Circulación en vías internas y externas	<ul style="list-style-type: none"> Circulación en vías internas y externas. Señalización y demarcación de vías y espacios públicos. Velocidades de circulación de vehículos. 	Administrativas y Humanas	19	Administración, Conductores.		X			X	2	X		\$30		

	<ul style="list-style-type: none"> • Consideraciones sobre los peatones. 														
Motivación y actitud positiva	<ul style="list-style-type: none"> • Auto cuidado. • Hábitos para mejorar la calidad de vida. 	Humanas	19	Conductores		X			X	2	X		\$20		
Actividades especiales para la familia	<ul style="list-style-type: none"> • Familia sobre ruedas. • Actividades para incentivar el desarrollo de actividades productivas. • Finanzas personales y Familiares. 	Humanas	19	Conductores		X			X	2		X	\$20		
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV				Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente				Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente							

Anexo 23. Registro de Capacitaciones

	Registro de Capacitaciones				Revisión: 001	
					Código: BM-USGSV-ADM-R-010	
					Fecha: 14/01/2022	Página: 1 de 1
Área:						
Instructor:						
Tema:						
Fecha:			N° Horas de Capacitación			
N°	Nombres y Apellidos	Cargo	C.I.	Firma	Observaciones	
Sugerencia de Próximas Capacitaciones:						
N°	Tema					
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		

Anexo 24. Procedimiento para Elaboración y Control Documental.

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 1 de 16



PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente
FIRMA	FIRMA	FIRMA



PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-P-001

Fecha:
09/01/2022

Página:
2 de 16

ÍNDICE

1. OBJETIVO
2. ALCANCE
3. DEFINICIONES
4. RESPONSABILIDAD
 - 4.1. Presidente Administrativo.
 - 4.2. Presidente Vigilancia.
 - 4.3. Gerente.
 - 4.4. Responsable de Seguridad Vial.
 - 4.5. Personal implicado en el sistema.
5. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES
 - 5.1. Control de documentos
 - 5.1.1. Elaboración original.
 - 5.1.2. Revisión.
 - 5.1.3. Aprobación.
 - 5.1.4. Distribución.
 - 5.1.5. Modificación.
 - 5.1.6. Identificación de cambios en el documento.
 - 5.1.7. Documentos vigentes.
 - 5.1.8. Documentos impresos.
 - 5.1.9. Documentos confidenciales.
 - 5.1.10. Documentos obsoletos.



PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-P-001

Fecha:
09/01/2022

Página:
3 de 16

5.1.11. Control de documentos externos.

5.1.12. Revisión y actualización de información documentada.

5.1.13. Identificación de documentos internos.

5.2. Control de registros

5.2.1. Información de registros.

5.2.2. Protección.

5.2.3. Modificación de registros.

5.2.4. Actualización de los registros.

5.3. Instrucciones para la elaboración de manuales, procedimientos, instructivos, políticas, registros, formatos y guías.

5.4. Encabezado de los documentos.

5.5. Encabezado para elaboración de procesos mediante flujogramas.

6. REFERENCIAS

7. REGISTROS

8. LISTA DE DISTRIBUCIÓN

9. ANEXOS

10. CONTROL DE REVISIONES

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 4 de 16

1. OBJETIVO

Este procedimiento contiene la creación, actualización, revisión, aprobación, distribución, acceso, recuperación y conservación de los manuales, procedimientos, instructivos, planes de acción, registros y políticas organizacionales, con la finalidad de conseguir los objetivos del sistema de gestión de la seguridad vial.

2. ALCANCE

Este procedimiento se adapta a la documentación del sistema de gestión de la seguridad vial que contiene la lista maestra de documentos.

3. DEFINICIONES

Procedimiento: documento en el que se describen de manera detallada los pasos para realizar un trabajo garantizando el éxito de este.

Manual: instrumento administrativo que contiene de manera ordenada y sistemática información acerca de políticas, objetivos, procedimientos de una organización.

Política: referenciación de un sistema estructurado y proyectado de normas, orientado a tomar decisiones que la organización cree alcanzarlas.

Guía: documento de comunicación la cual orienta a las personas a conocer aquellos procesos que se encuentran estandarizados en la organización.

Plan: documento que identifica, describe y analiza la o las oportunidades que tiene la organización, que al desarrollar los procedimientos y estrategias necesarias pueda materializarse la mencionada oportunidad en éxito.

SGSV: Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

Lista Maestra de Documentos: registro que describe todos los documentos del sistema

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 5 de 16

de gestión con su respectiva revisión y distribución.

Instructivo de trabajo: descripción de cómo quién, cuándo y dónde se realizan los trabajos.

Registro: documento que evidencia de manera objetiva las actividades realizadas y/o de los resultados alcanzados.

Formatos para registros: documentos que están definidos por una forma y que al completar la información solicitada se transforma en un registro.

Estándar: referencia o modelo a seguir.

Tipos de archivo: espacio en que una persona destina el almacenamiento de manera organizada una serie de documentos, estos pueden ser físicos o digitales.

4. RESPONSABILIDAD

4.1. Presidente Administrativo

Responsable de la aprobación de los documentos elaborados y utilizados en el sistema de gestión de la seguridad vial.

4.2. Presidente de Vigilancia

Responsable del control interno de la organización.

4.3. Gerente

Responsable de la representación legal en cualquier acto oficial, para realizar contrataciones y del manejo financiero de la organización.

4.4. Responsable de Seguridad Vial

Responsable de dirigir, revisar y aprobar la documentación a utilizarse en el SGSV con el fin de vigilar su cumplimiento.

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 6 de 16

4.5. Personal implicado en el sistema

Responsables del uso adecuado de los documentos del SGSV.

5. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

5.1. Control de Documentos

5.1.1. Elaboración original

La elaboración de la documentación normativa del SGSV estará a cargo del Gerente o Responsable de Seguridad Vial con el equipo de trabajo designado.

5.1.2. Revisión

El Responsable de Seguridad Vial juntamente con el Gerente deberán realizar la revisión de los documentos, quienes a su vez verificarán la trazabilidad documental, el formato determinado y el concepto claro del proceso. Además, debe tomarse en cuenta, que, si en el lapso de 3 días laborables no se ha efectuado ninguna modificación al formato, entonces se entenderá que el documento ha sido revisado y aceptado.

5.1.3. Aprobación

El Responsable de Seguridad Vial presentará la documentación previamente revisada al Presidente y Gerente, estos a su vez de encargarán de aprobar o desaprobar, en el primer caso presentarán la debida aprobación mediante un certificado firmado y sellado.

5.1.4. Distribución

La documentación será distribuida por el Responsable de Seguridad Vial a todas las áreas o grupos de la organización para que se informen de los cambios hechos, debiendo mencionar que dichos documentos fueron revisados y aprobados de acuerdo con los numerales 5.1.2. y 5.1.3. y que su registro y actualización en la Lista Maestra de Documentos fueron

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 7 de 16

realizados.

El Responsable de Seguridad Vial juntamente con Secretaría deberán conservar la documentación original del SGSV en archivo físico y digital constatando que se encuentren firmados y sellados, para posterior proceder a cargar en la nube de Google drive y OneDrive.

El Responsable de Seguridad Vial, autorizado por el Presidente de administración y el Gerente, será el encargado de bloquear el acceso a la información en las diferentes plataformas electrónicas que maneja la organización al personal que deje de laborar en la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR.

5.1.5. Modificación

Ningún documento podrá ser modificado parcial o totalmente sin la autorización del Responsable de Seguridad Vial, cada responsable de área podrá solicitar al Responsable de seguridad Vial los cambios o modificaciones en los documentos que necesiten, dicha solicitud será comunicada mediante correo electrónico adjuntando el archivo con los cambios solicitados; estos cambios deberán realizarlos el Responsable de Seguridad Vial conteniendo los campos requeridos de los numerales 5.1.2. – 5.1.3. – 5.1.4. y 5.1.6.

5.1.6. Identificación de cambios en el documento

Los cambios en los documentos del SGSV se actualizan mediante el campo *Control de Revisión*, el cual se encuentra al final del documento de la siguiente manera:

- Fecha en que se realizan los cambios.
- Página/s en donde se realizan los cambios.
- Versión del documento.

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 8 de 16

- Sección/Numeral/Capítulo en que se realizan los cambios.

En el caso de los procesos, los cuales tienen otro formato, los cambios se evidenciarán según el número de revisión y fecha.

5.1.7. Documentos vigentes

Serán solamente los que consten en el sistema de control documental del SGSV en formato digital.

5.1.8. Documentos impresos

Los manuales, instructivos, políticas y procedimientos que se hallaren en versión impresa se consideran *DOCUMENTOS NO APROBADOS*.

5.1.9. Documentos confidenciales

Estos documentos tendrán la singularidad de estar sellados con la frase *DOCUMENTO CONFIDENCIAL*, éstos no procederán a registrarse en el sistema de gestión de la seguridad vial.

5.1.10. Documentos obsoletos

Aquellos que, de acuerdo con la regla técnica de archivos, pasarán al proceso de baja documental, sin conservar ninguna copia en físico ni digital.

5.1.11. Control de documentos externos

Controlados desde la Lista maestra de documentos del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial serán identificados y distribuidos a las áreas destinadas.

5.1.12. Revisión y actualización de información documentada

El Responsable de Seguridad Vial se encargará de revisar y actualizar la información documentada bajo el compromiso de implementar y mejorar de manera continua el SGSV de

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 9 de 16

acuerdo con los siguientes cambios:

- Modificación en los procesos.
- Modificación en documentos.
- Modificación en el SGSV.
- Integrar nuevos procedimientos o procesos.
- Integrar o eliminar productos y/o servicios.
- Modificación en la regulación del ámbito de competencia.
- Modificación de requerimientos de las partes interesadas.
- Modificación en el contexto de la organización.

De no existir ningún cambio en los parámetros anteriores, se procederá a revisar y actualizar la información anualmente.

5.1.13. Identificación de documentos internos.

En caso de requerir, la creación, modificación o anulación de un documento de algún proceso o de alguna área en específico, tomando como referencia un documento externo para mejorar la documentación existente, puede realizarse dicha acción una vez que se comunique al Responsable de Seguridad Vial y autorice dicho requerimiento.

A continuación, se muestra cómo se identifican los documentos:

- **Manual:** nombre y código.
- **Plan:** nombre y código.
- **Procedimiento:** nombre y código.
- **Reglamento:** nombre y código.
- **Instructivo:** nombre y código.

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 10 de 16

- **Guía:** nombre y código.
- **Instructivo:** nombre y código.
- **Formatos:** nombre y código.
- **Registros:** nombre y código.
- **Políticas:** nombre y código.
- **Procesos:** nombre y código.

5.2. Control de registros

5.2.1. Información de registros

Corresponden a cada procedimiento y deberá colocarse en la sección *REGISTROS* conteniendo la siguiente información:

- **Nombre del Registro:** identificación del registro.
- **Responsable de recolección:** encargado del acopio de la información y de archivarlo.
- **Código:** clave de registro.
- **Tipo de Archivo:** Físico y/o digital.
- **Ubicación del Registro:** Muestra la dirección del archivo donde se encuentra. (Por ejemplo: C:/PC/Escritorio/Documentos)
- **Tiempo de retención:** Tiempo establecido de permanencia de los registros en el archivo activo y pasivo.
- **Recuperación:** Área responsable del almacenamiento.
- **Lista de distribución del formato del registro:** Muestra personal de la

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 11 de 16

organización que está autorizada al acceso y manejo del formato del registro del SGSV.

- **Disposición final:** determinado por el proceso de baja documental.

5.2.2. Protección

La protección de los registros se proporciona de acuerdo con su almacenamiento. Si son de tipo físico y digitales estarán bajo la custodia del responsable de cada área con su correspondiente respaldo.

5.2.3. Modificación de registros

La única persona autorizada para realizar cambios es el Responsable de Seguridad Vial.

5.2.4. Actualización de los registros

Cada vez que existan cambios en la documentación el Responsable de Seguridad Vial deberá ser actualizarla al igual que la Lista maestra de documentos.

5.3. Instrucciones para la elaboración de manuales, procedimientos, instructivos, políticas, registros, formatos y guías.

5.3.1. Encabezado de los registros

El encabezado deberá tener la siguiente información:

- Logo y nombre de la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR.
- Código de registro.

El código de registro se compone de las siguientes siglas:

BM – USGSV – ADM – P – ###

De donde:

BM: Nombre de la organización BRISAS DEL MAR.

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 12 de 16

USGSV: Siglas de la Unidad del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

ADM/APY: Siglas del área del proceso Administrativo o Apoyo

M: Siglas del tipo de documento, en este caso será para Manual de SGSV.

001: Nomenclatura del documento.

Revisión: cambio o actualización del formato de registro.

Fecha: de la última revisión o actualización.

5.3.2. Información de Manuales, procedimientos e instructivos de trabajo

1. **Carátula:** en la portada.

		
PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL		
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente
FIRMA	FIRMA	FIRMA

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 13 de 16

2. **Índice:** temario que contiene el documento con la página correspondiente.
3. **Objetivo:** fin práctico que desea alcanzar el procedimiento.
4. **Alcance:** delimitación del procedimiento.
5. **Definiciones:** detalle de los términos y conceptos al momento de aplicar los procedimientos.
6. **Responsabilidad:** define la autoridad y al responsable de las actividades en el procedimiento.
7. **Descripción de actividades:** desarrollo del documento normativo redactado de forma textual, utilizándose también diagramas de flujo.
8. **Referencias:** Considera los documentos que han sido tomados en cuenta o que tienen relación con el procedimiento.
9. **Registros:** descripción de registros correspondientes al procedimiento.
10. **Lista de Distribución:** áreas o cargos que pueden acceder a la documentación.
11. **Anexos:** tablas de comparación, imágenes referenciales y cualquier otra información relacionada al procedimiento.
12. **Control de Revisiones:** indica, fecha, número de revisión y cambios realizados en el documento.

5.3.3. El formato del documento debe ser el siguiente:

1. **Tipo y tamaño de letra:** Times New Roman, 12 puntos (para tablas comparativas y diagramas puede cambiar el tamaño de letra).
2. **Cursiva y entre comillas:** se utiliza para notas de autor, citas textuales y/o referencias técnicas.

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 14 de 16

3. **Tamaño de papel:** Carta
4. **Interlineado:** doble.
5. **Márgenes sugeridos:** 2,5 cm a izquierda, derecha, inferior y superior.

5.3.4. Utilizar como encabezado el siguiente formato en la segunda página

	NOMBRE DEL DOCUMENTO	Revisión: ###	
		Código de documento	
		Fecha: dd/mm/aa	Página: X de X

1. **Nombre del documento:** Título del manual, procedimiento, instructivo o política.
2. **Código del documento:** siglas definidas de la siguiente manera:

BM – USGSV – ADM – P – ###

BM: siglas de la organización BRISAS DEL MAR.

USGSV: siglas de la unidad del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

ADM: área al que pertenece el documento.

TIPO DE PROCESO	ÁREA	CÓDIGO
Estratégico	Administrativo	ADM
Agregadores de Valor	Operativo	OPR
Apoyo	Apoyo	APY

	PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-001	
		Fecha: 09/01/2022	Página: 15 de 16

P: tipo de documento.

Tipo de documento	Código
Manual	M
Procedimiento	P
Instructivo	I
Política	PO
Registro	R
Guía	G

###: número de versión o actualización.

3. **Fecha:** constancia que se ha revisado y aprobado el documento.
4. **Revisión:** número del documento normativo aprobado.
5. **Página:** número de hoja en relación con el total de páginas.(Por ejemplo: 4 de 15).

5.3.5. Encabezado y pie de página para Diagramas de flujo.

5.3.5.1. Encabezado

	NOMBRE DEL DIAGRAMA DE FLUJO O DEL PROCESO	Revisión: ###	
		Código de documento	
		Fecha: dd/mm/aa	Página: X de X

5.3.5.2. Pie de página

Elaborado por: Responsable que elaboró el documento	Revisado por: Responsable de la Revisión del documento	Aprobado por: Responsable de la Aprobación del documento
---	--	--



PROCEDIMIENTO PARA ELABORACIÓN Y CONTROL DOCUMENTAL

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-P-001

Fecha:
09/01/2022

Página:
16 de 16

6. REFERENCIAS

NTE INEN – ISO 39001

7. REGISTROS

CÓDIGO	NOMBRE DEL REGISTRO	RESPONSABLE DE RECOLECCIÓN	TIPO DE ARCHIVO	UBICACIÓN DEL REGISTRO	RECUPERACIÓN	TIEMPO DE RETENCIÓN	DISPOSICIÓN FINAL	LISTA DE DISTRIBUCIÓN DEL FORMATO DE REGISTRO

8. LISTA DE DISTRIBUCIÓN

Todas las áreas y cargos de la organización.

9. ANEXOS

No existen.

10. CONTROL DE REVISIONES

FECHA	REVISIÓN	NUMERAL	DESCRIPCIÓN

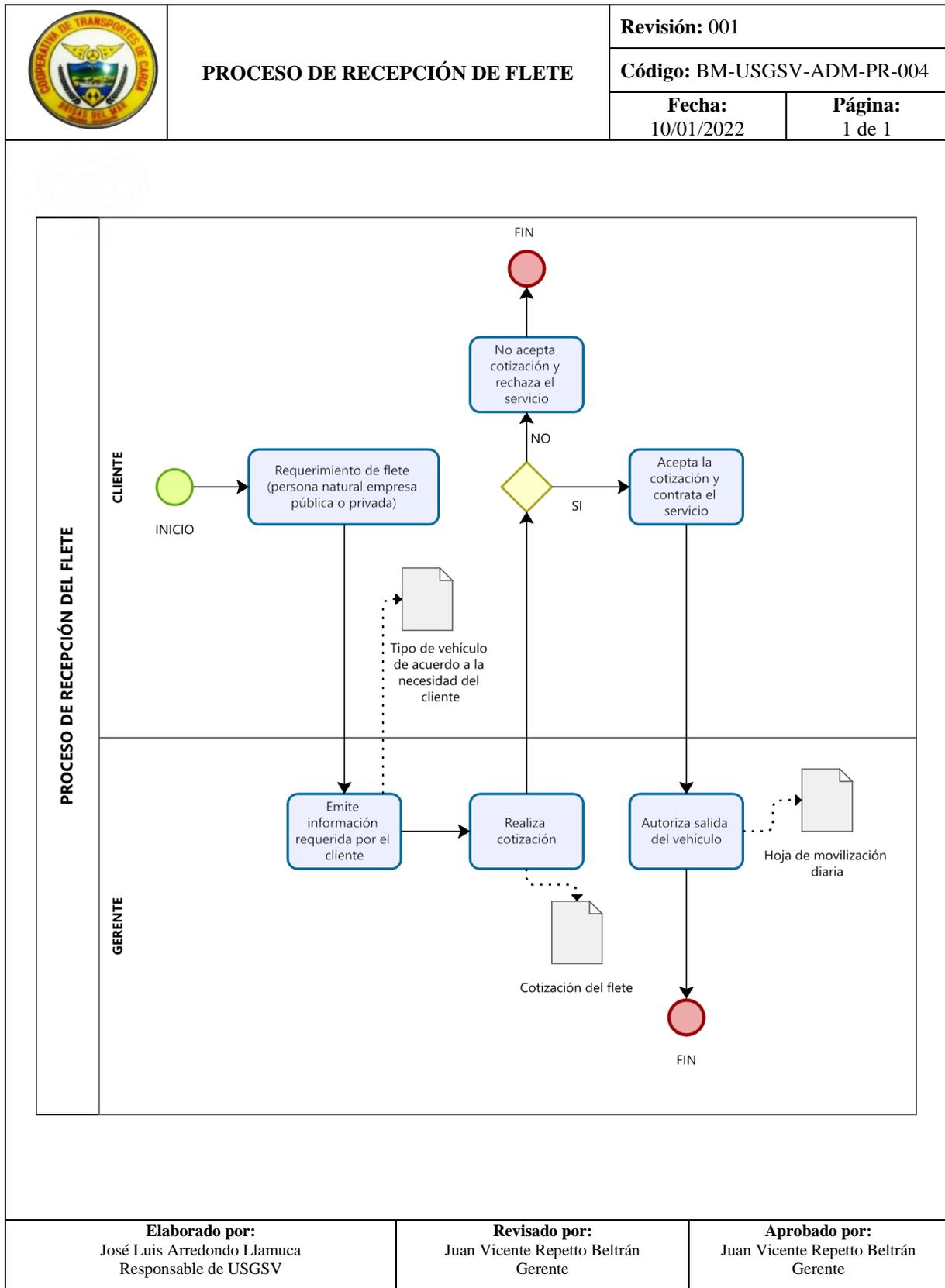
Anexo 25. Lista Maestra de Documentos.

		LISTA MAESTRA DE DOCUMENTOS				Revisión: 001		
						Código: BM-USGSV-ADM-R-011		
				Fecha: 10/01/2022		Página: 1 de 1		
INFORMACIÓN GENERAL DEL DOCUMENTO					ALMACENAMIENTO		CONTROL DE CAMBIOS	
N°	P H V A	NONMBRE DEL DOCUMENTO	CÓDIGO	VER SIÓN	FECHA DE EMISIÓN	RESPONSABLE		TIPO
1	P H V A L A N E R	Matriz de Partes Interesadas	BM-USGSV-ADM-R-002	01	02/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
2		Matriz de Identificación y Evaluación de Requisitos Legales	BM-USGSV-ADM-R-003	01	02/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
3		Manual SGSV	BM-USGSV-ADM-M-001	01	03/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
4		Mapa de Procesos	BM-USGSV-ADM-PR-001	01	05/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
5		Macroprocesos	BM-USGSV-ADM-PR-002	01	06/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
6		Caracterizaciones	BM-USGSV-ADM-PR-003	01	08/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
7		Política de Asignaciones de Recursos	BM-USGSV-ADM-PO-001	01	15/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
8		Política de Mantenimiento de Vehicular	BM-USGSV-ADM-PO-002	01	15/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
9		Política Laboral	BM-USGSV-ADM-PO-003	01	15/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
10		Política de Procesos Internos	BM-USGSV-ADM-PO-004	01	17/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
11		Política de Actualización de la Información	BM-USGSV-ADM-PO-005	01	17/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
12		Política de Comunicación Interna y Externa	BM-USGSV-ADM-PO-006	01	17/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
13		Política del SGSV	BM-USGSV-ADM-PO-007	01	17/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
14		Organigrama Estructural	BM-USGSV-ADM-R-003	01	19/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
15		Matrices de Puestos de Trabajo	BM-USGSV-ADM-R-004	01	21/12/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
16		Matriz de Riesgos	BM-USGSV-ADM-R-005	01	04/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
17		Matriz de Oportunidades	BM-USGSV-ADM-R-006	01	05/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
18		Indicadores de Desempeño de los Procesos	BM-USGSV-ADM-R-007	01	07/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno

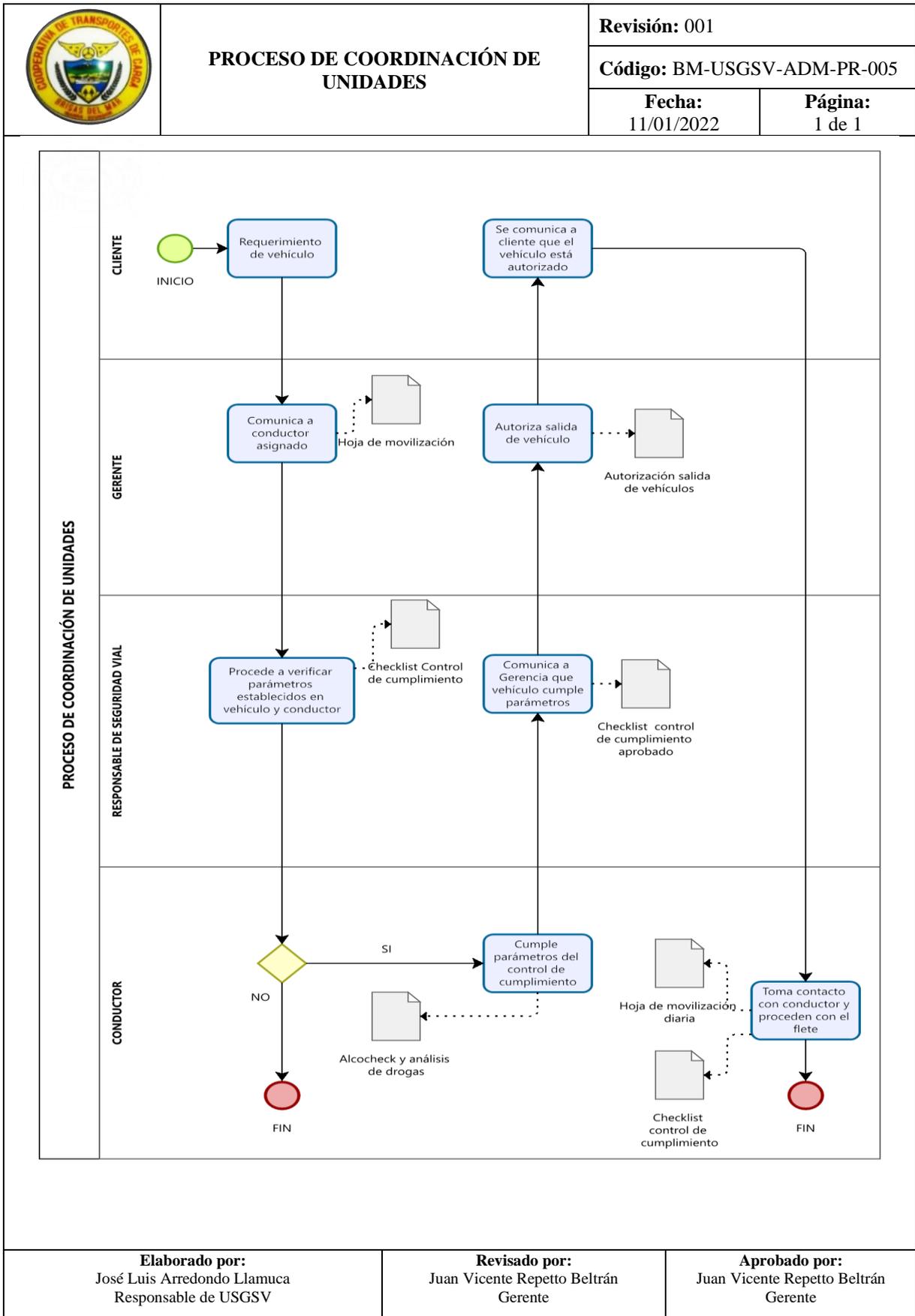
19		Objetivos de la Seguridad Vial	BM-USGSV-ADM-R-008	01	08/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
20		Matriz de Capacitación Interna y Externa	BM-USGSV-ADM-R-009	01	08/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
21		Registro de Capacitaciones	BM-USGSV-ADM-R-010	01	09/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
22		Procedimiento para elaboración y Control Documental	BM-USGSV-ADM-P-001	01	09/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
23		Lista Maestra de Documentos	BM-USGSV-ADM-R-011	01	10/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
24		Proceso de Recepción de Flete	BM-USGSV-ADM-PR-004	01	10/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
25		Proceso de Coordinación de Unidades	BM-USGSV-ADM-PR-005	01	11/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
26		Proceso de Control de Cumplimiento	BM-USGSV-ADM-PR-006	01	11/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
27		Proceso de Transporte	BM-USGSV-ADM-PR-007	01	12/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
28		Proceso de Preparación y Respuesta a Emergencias, Accidentes e Incidentes de Tráfico	BM-USGSV-ADM-PR-008	01	12/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
29	H	Proceso de Facturación y Cobro	BM-USGSV-ADM-PR-009	01	12/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
30		Proceso de Evaluación y Selección de Proveedores	BM-USGSV-ADM-PR-010	01	13/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
31	A	Proceso de Investigación de Accidentes de Tráfico	BM-USGSV-ADM-PR-011	01	13/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
32		Registro de Cumplimiento de Conductor y Vehículo antes del Flete	BM-USGSV-ADM-C-002	01	13/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
33	C	Autorización de Salida de Vehículos	BM-USGSV-ADM-R-012	01	14/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
34		Hoja de Recepción de Flete	BM-USGSV-ADM-R-013	01	14/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
35		Hoja de Movilización Diaria	BM-USGSV-ADM-R-014	01	15/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
36		Control de Mantenimiento	BM-USGSV-ADM-R-015	01	16/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
37	E	Ruto Gramas	BM-USGSV-ADM-R-016	01	17/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
38		Solicitud de Evaluación de Proveedor	BM-USGSV-APY-R-001	01	18/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
39		Requisitos para Proveedores	BM-USGSV-APY-R-002	01	19/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
40	R	Información de Proveedor Persona Natural o Jurídica	BM-USGSV-APY-R-003	01	20/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
41		Selección de Proveedor	BM-USGSV-APY-R-004	01	20/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
		Registro de Sugerencias y Quejas de las Partes Interesadas	BM-USGSV-APY-R-005	01	21/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
42		Producto o Servicio No Conformes	BM-USGSV-APY-R-006	01	21/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno

43		Registro de Investigación de Accidentes de Tránsito	BM-USGSV-ADM-R-017	01	21/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
44		Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico	BM-USGSV-ADM-R-018	01	22/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
45	V E R I F I C A R	Plan de auditoría Anual	BM-USGSV-ADM-R-019	01	23/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
46		Lista de Hallazgos de Auditoría Inicial	BM-USGSV-ADM-R-020	01	24/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
47		Procedimiento de Revisión por la Dirección	BM-USGSV-ADM-P-002	01	25/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
48	A C	Análisis de Causas y Planes de Acción Correctivo, Preventivo y Mejora	BM-USGSV-ADM-R-021	01	27/01/2021	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno
49	T U A R	Registro de Evaluación de Auditoría Final	BM-USGSV-ADM-C-003	01	28/01/2022	Responsable de Seguridad Vial	Digital	Ninguno

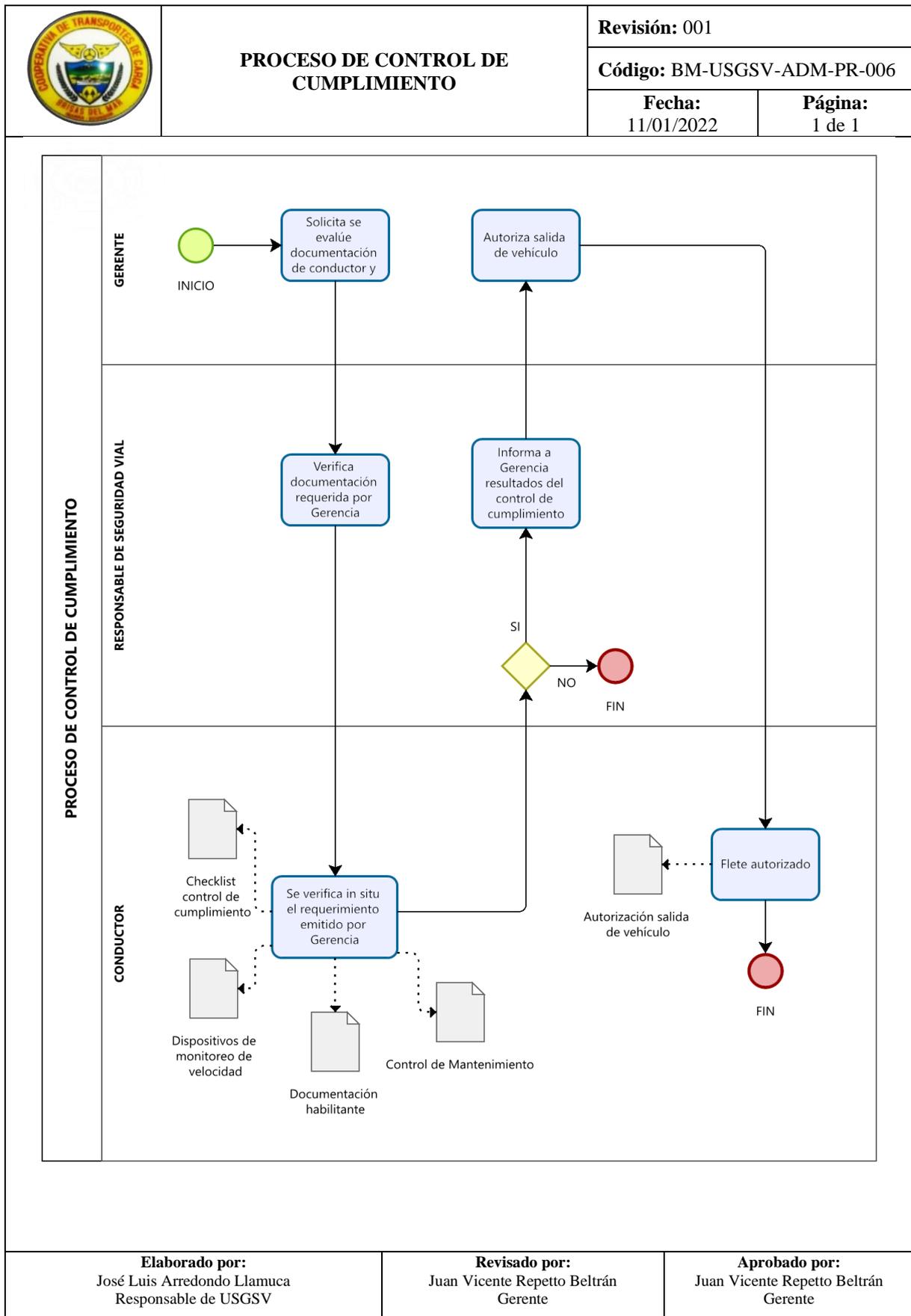
Anexo 26. Proceso de Recepción de Flete.



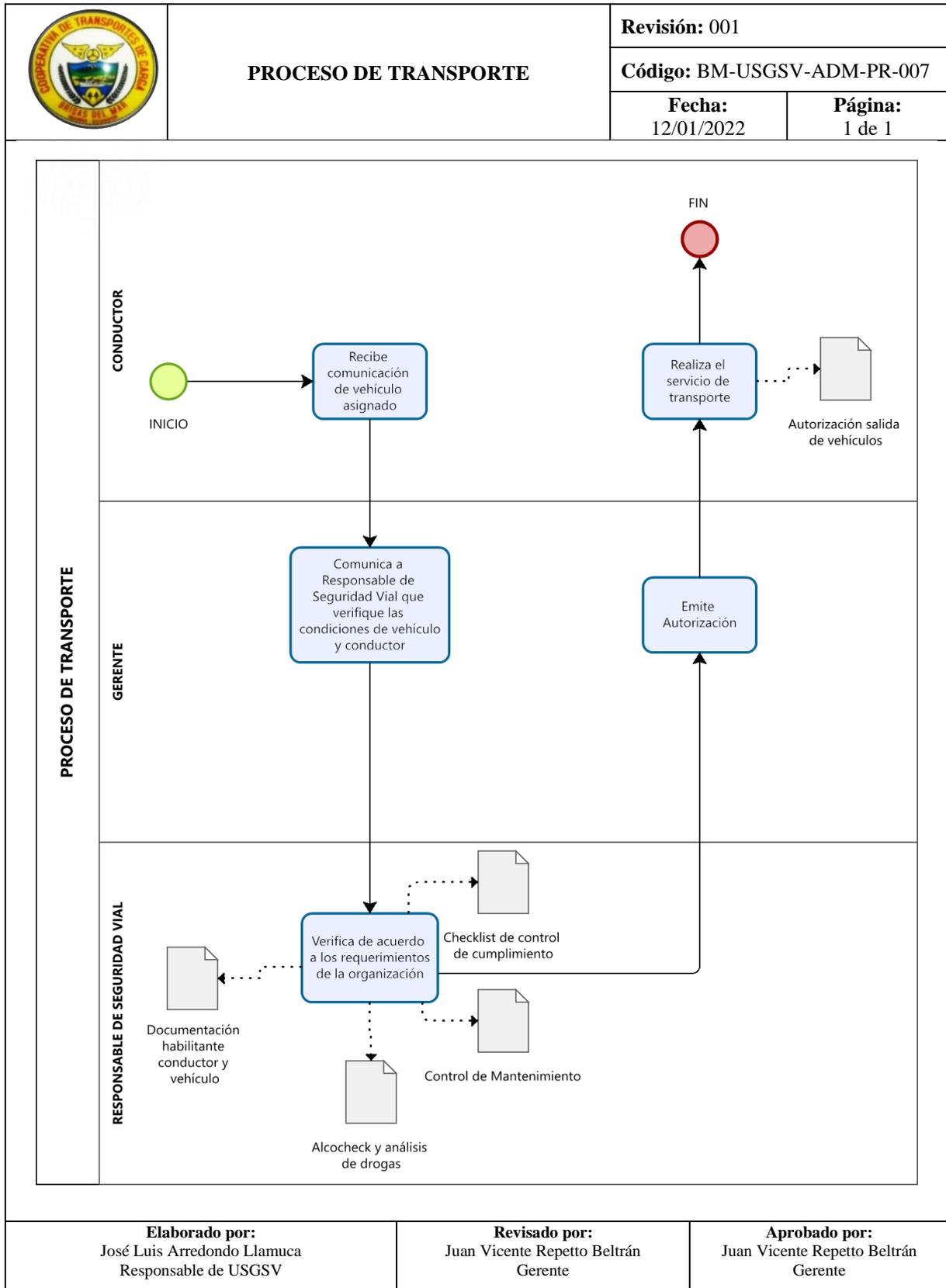
Anexo 27. Proceso de Coordinación de Unidades.



Anexo 28. Proceso de Control de Cumplimiento.

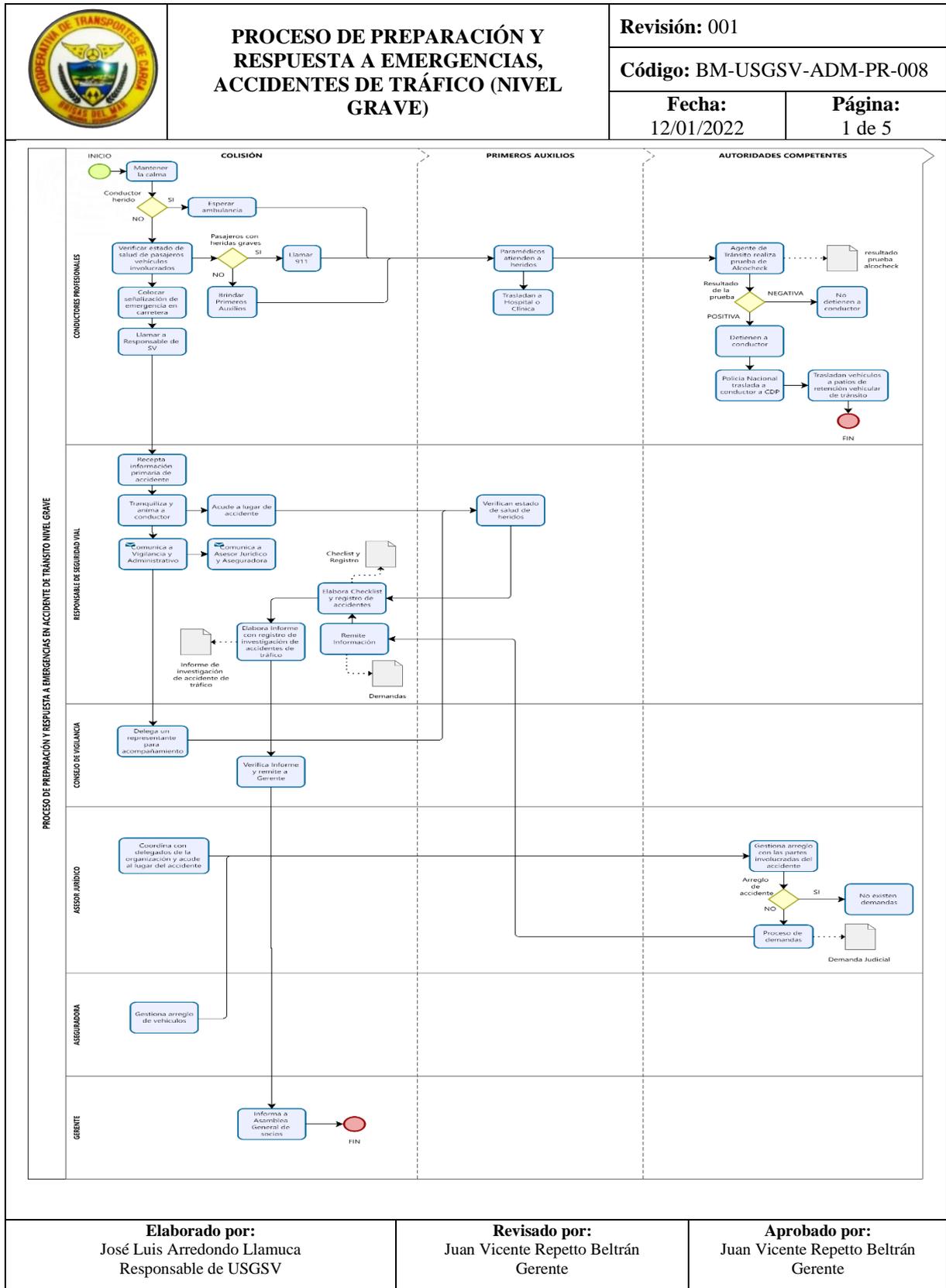


Anexo 29. Proceso de Transporte.



Anexo 30. Proceso de Preparación y Respuesta a Emergencias, Accidentes e

Incidentes de Tráfico.





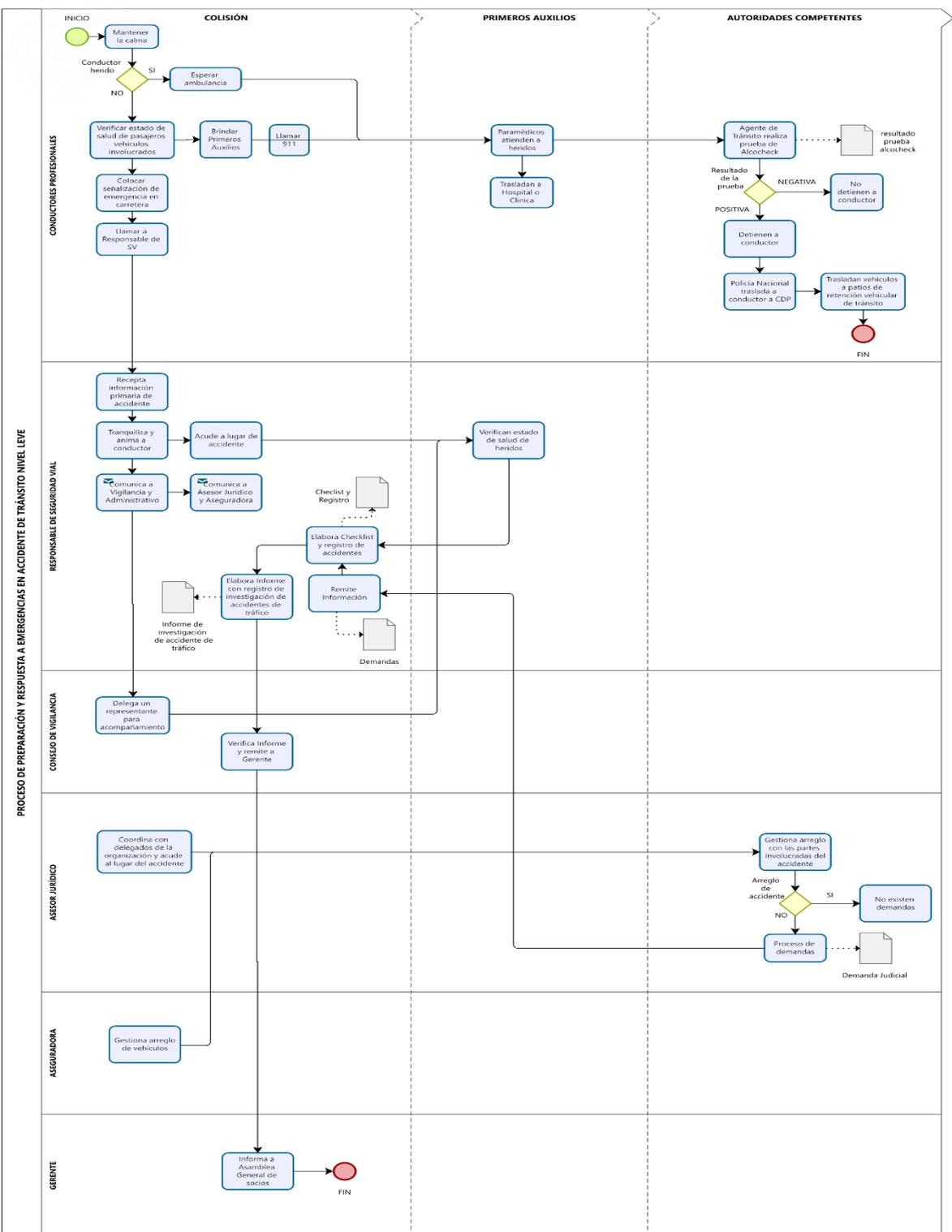
PROCESO DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIAS, ACCIDENTES E INCIDENTES DE TRÁFICO (NIVEL LEVE)

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-PR-008

Fecha:
12/01/2022

Página:
2 de 5



Elaborado por:
José Luis Arredondo Llamuca
Responsable de USGSV

Revisado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Aprobado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente



PROCESO DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIAS, ACCIDENTES E INCIDENTES DE TRÁFICO (SISMO)

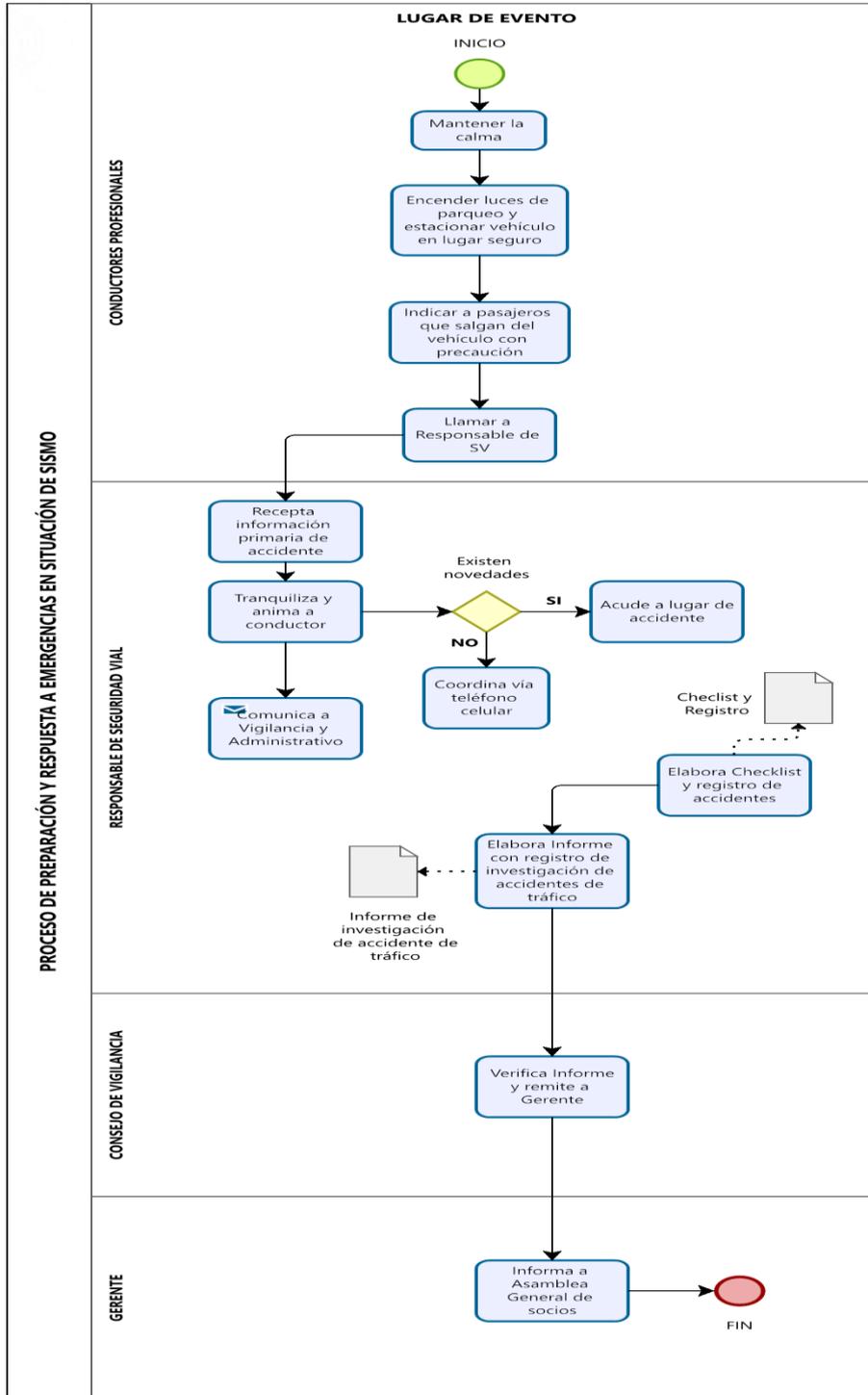
Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-PR-008

Fecha:
12/01/2022

Página:
3 de 5

PROCESO DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIAS EN SITUACIÓN DE SISMO



Elaborado por:
José Luis Arredondo Llamuca
Responsable de USGSV

Revisado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Aprobado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente



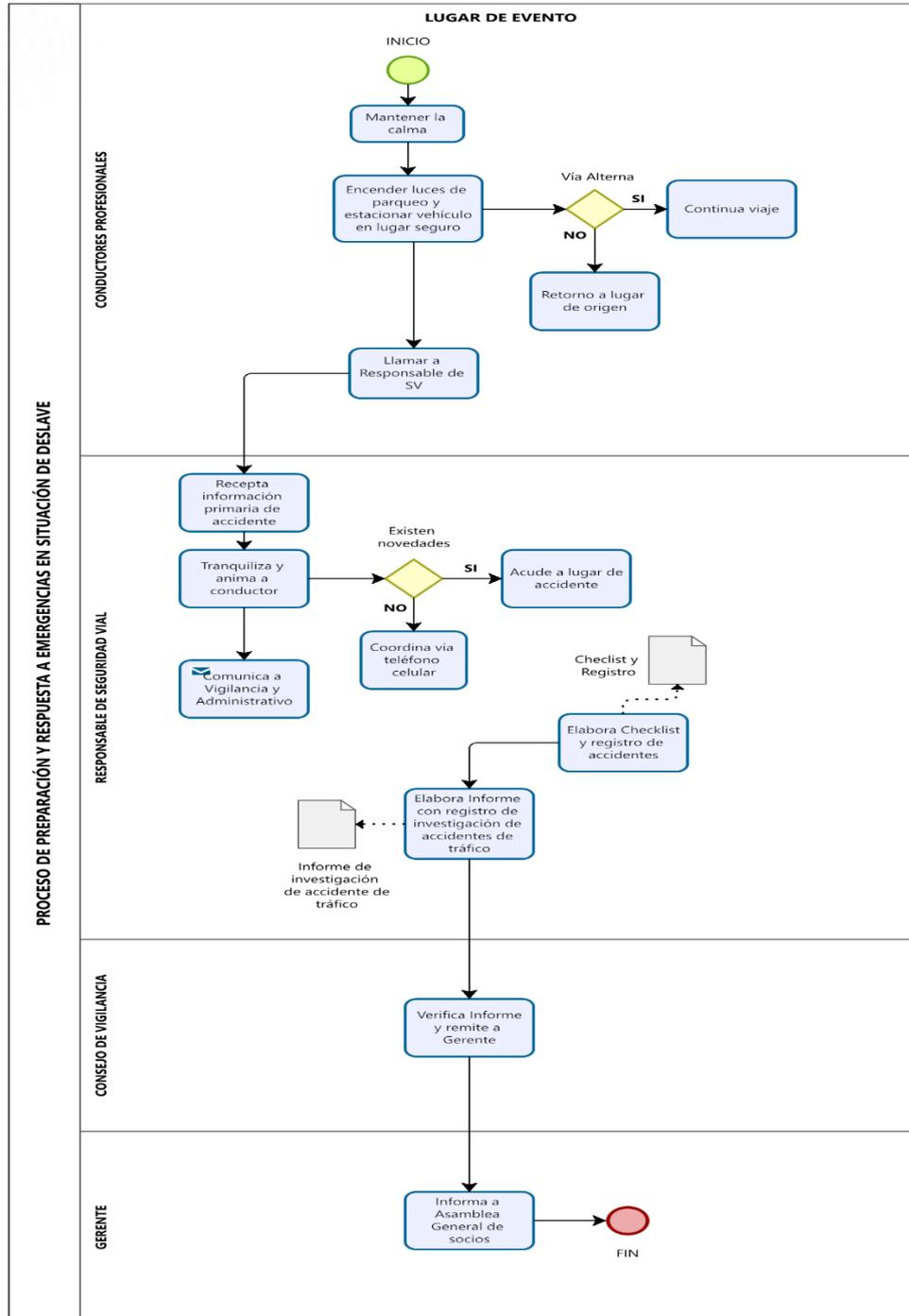
PROCESO DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIAS, ACCIDENTES E INCIDENTES DE TRÁFICO (DESLAVE)

Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-PR-008

Fecha:
12/01/2022

Página:
4 de 5



Elaborado por:
José Luis Arredondo Llamuca
Responsable de USGSV

Revisado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Aprobado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente



PROCESO DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIAS, ACCIDENTES E INCIDENTES DE TRÁFICO (INCENDIO)

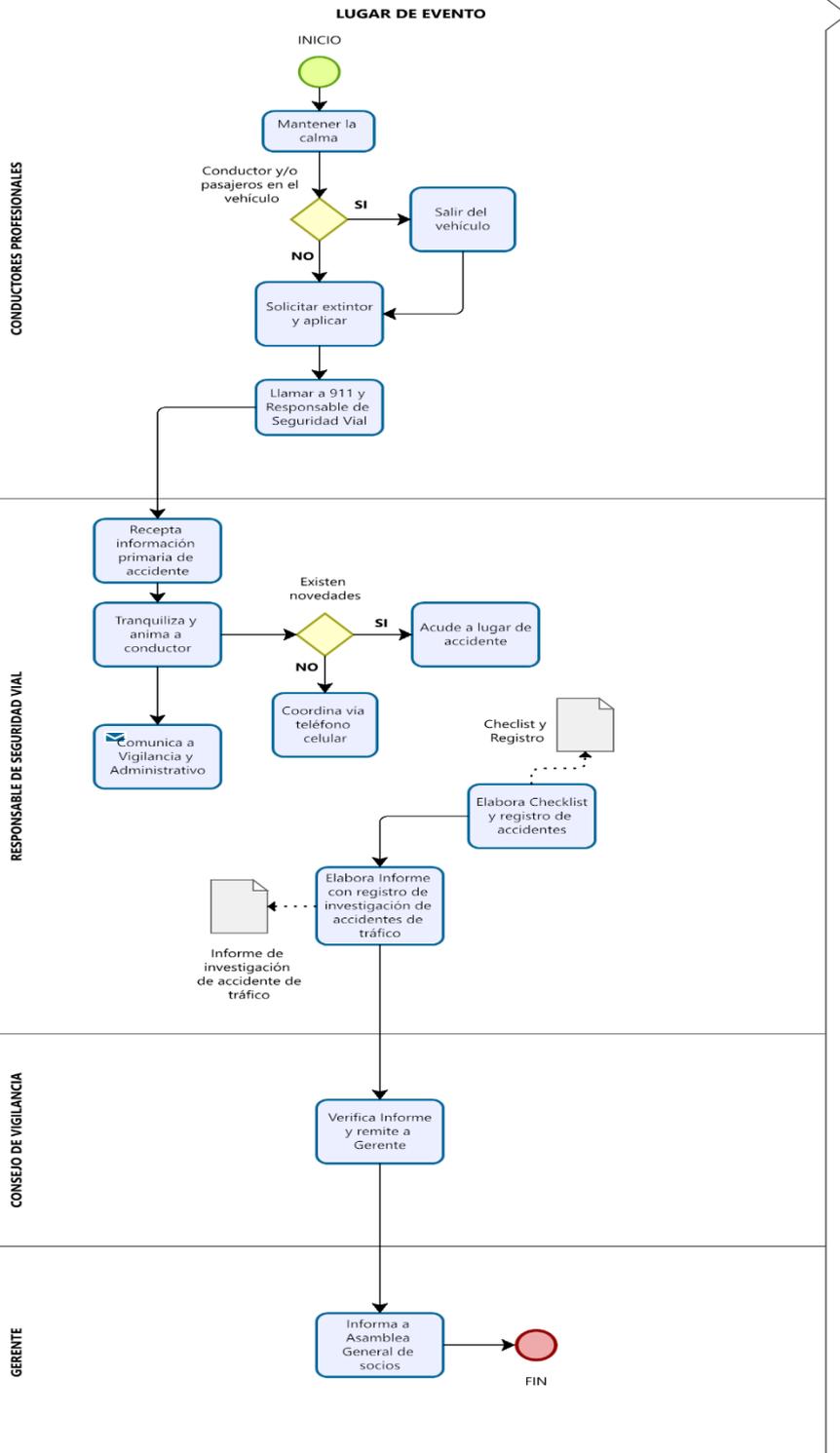
Revisión: 001

Código: BM-USGSV-ADM-PR-008

Fecha:
12/01/2022

Página:
5 de 5

PROCESO DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA A EMERGENCIAS EN SITUACIÓN DE INCENDIO

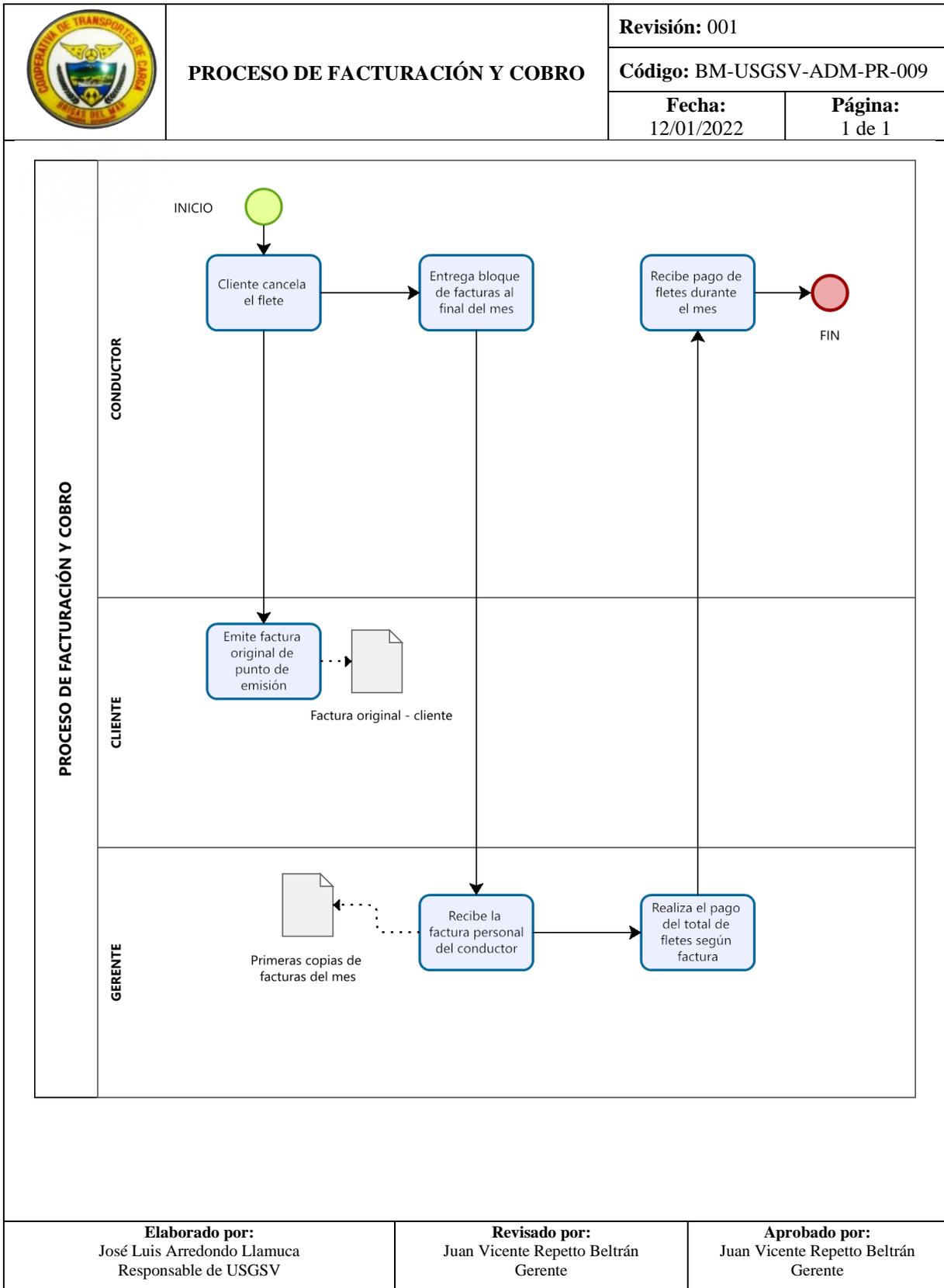


Elaborado por:
José Luis Arredondo Llamuca
Responsable de USGSV

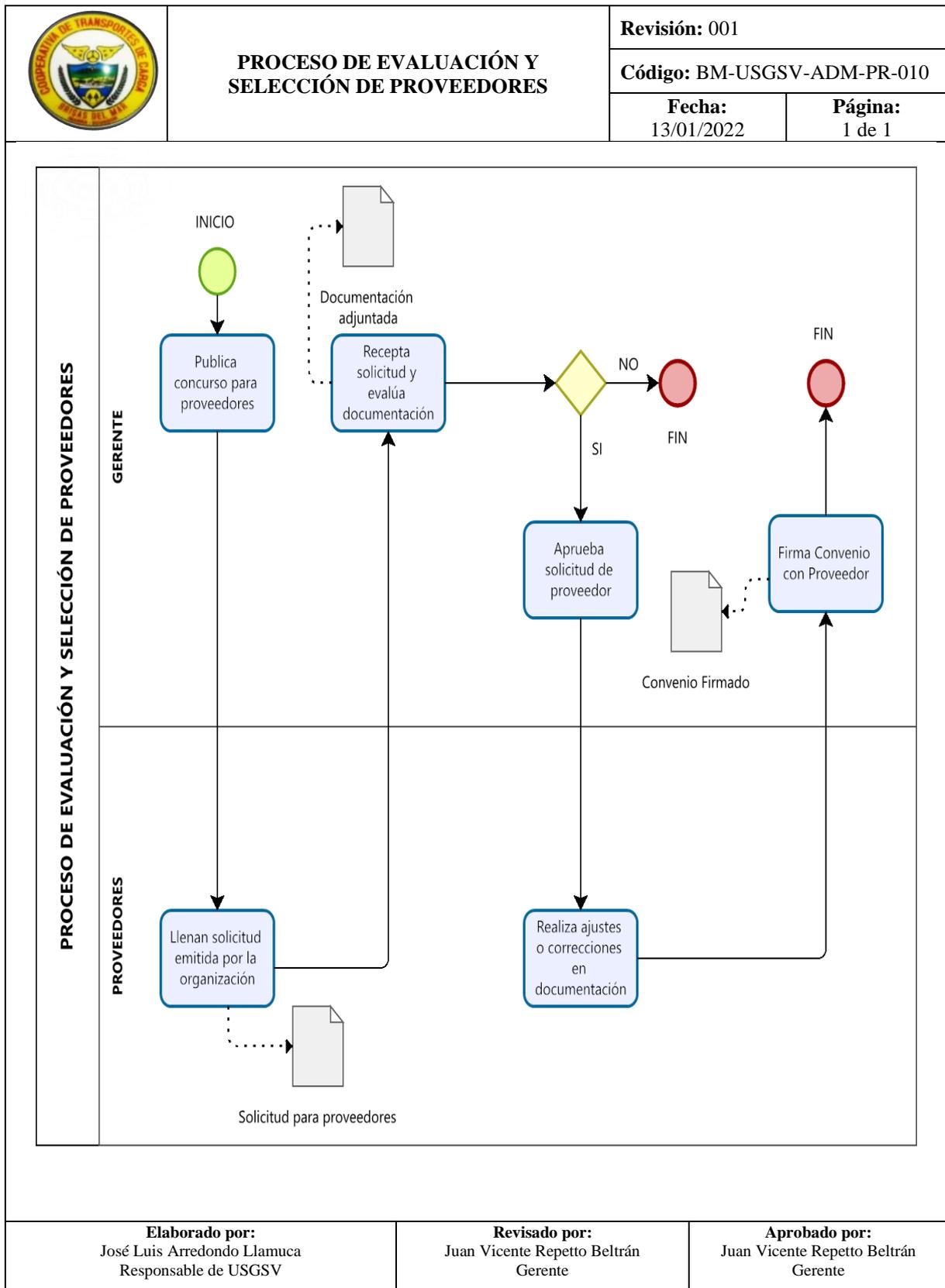
Revisado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Aprobado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

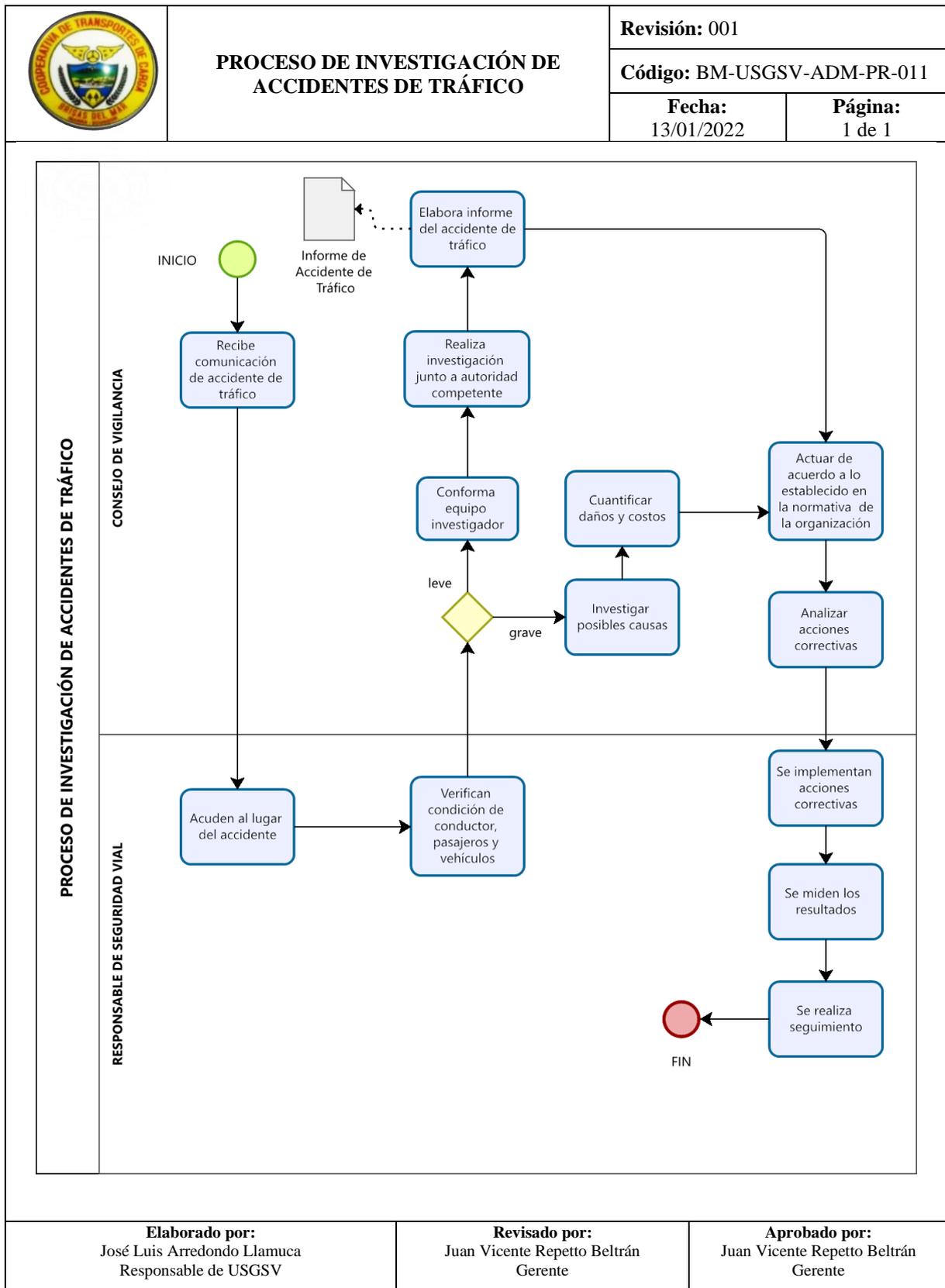
Anexo 31. Proceso de Facturación y Cobro.



Anexo 32. Proceso de Evaluación y Selección de Proveedores.



Anexo 33. Proceso de Investigación de Accidentes de Tráfico.



Anexo 34. Registro de Cumplimiento del Conductor y Vehículo antes del Flete.

	REGISTRO PARA EL CONTROL DE CUMPLIMIENTO				Revisión: 001		
					Código: BM-USGSV-ADM-C-002		
	Fecha:				Hora:		
DATOS DEL VEHÍCULO							
Nombre del Propietario:							
Placa:		Modelo:		Marca:			
Clase:				Año de Fabricación:			
Kilometraje:							
Dimensiones							
Largo:			Ancho:			Alto:	
Capacidad							
Toneladas:		Kilogramos:		Quintales:			
DATOS DEL PROPIETARIO							
Nombres y Apellidos:		Licencia de Conducir:		Tipo:			
C.I.		Fecha Emisión:		Fecha Caducidad:			
DATOS DEL CONDUCTOR							
Nombres y Apellidos:		Licencia de Conducir:		Tipo:			
C.I.		Fecha Emisión:		Fecha Caducidad:			
DOCUMENTACIÓN LABORAL							
DESCRIPCIÓN		SI		NO		OBSERVACIONES	
Mecanizado del IESS							
Revisión Técnica Vehicular							
Pesos y Medidas							
Puntos en Licencia							
Póliza de Seguro							
Certificado de Mantenimiento							
Certificado Prueba Alcocheck y Drogas							
ACCESORIOS Y HERRAMIENTAS							
DESCRIPCIÓN		SI	NO	DESCRIPCIÓN		SI	NO
Air bag				Bayoneta de aceite			
Cinturones de seguridad				Llave de rueda			
Parabrisas				Gato hidráulico			
Cristales de puertas				Cintas reflectivas			
Faros				Extintor			
Luces				Caja de herramientas			
Retrovisor lateral derecho				Porta llantas			
Retrovisor lateral izquierdo				Placa delantera			
Retrovisor de salón				Placa posterior			
Limpiaparabrisas				Cable pasa corriente			
Botiquín				Guardafangos			
Guardachoque delantero				Tapón de radiador			
Guardachoque posterior				Tapón de aceite			
DISPOSITIVOS TECNOLOGICOS							
DESCRIPCIÓN		SI	NO	DESCRIPCIÓN		SI	NO
Alcoholímetro con inmovilizador de vehículo				Rastreo Satelital			
Dispositivo de control de velocidad							
EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL							
DESCRIPCIÓN		SI	NO	DESCRIPCIÓN		SI	NO

Casco		Guante de raspado		Gafas protección UV	
Protector auditivo		Chaleco Reflectante		Mascarilla	

NIVELES DE LÍQUIDO

DESCRIPCIÓN	MÁXIMO	NORMAL	MÍNIMO
Aceite de motor			
Líquido de freno			
Líquido refrigerante en radiador			
Líquido limpiaparabrisas			

NEUMÁTICOS

DESCRIPCIÓN	BUENO	NORMAL	MALO
Presión de aire			
Delantera izquierdo			
Delantera derecho			
Posterior izquierdo			
Posterior derecho			
Refacción			

NIVEL DE COMBUSTIBLE

Marque el nivel de combustible

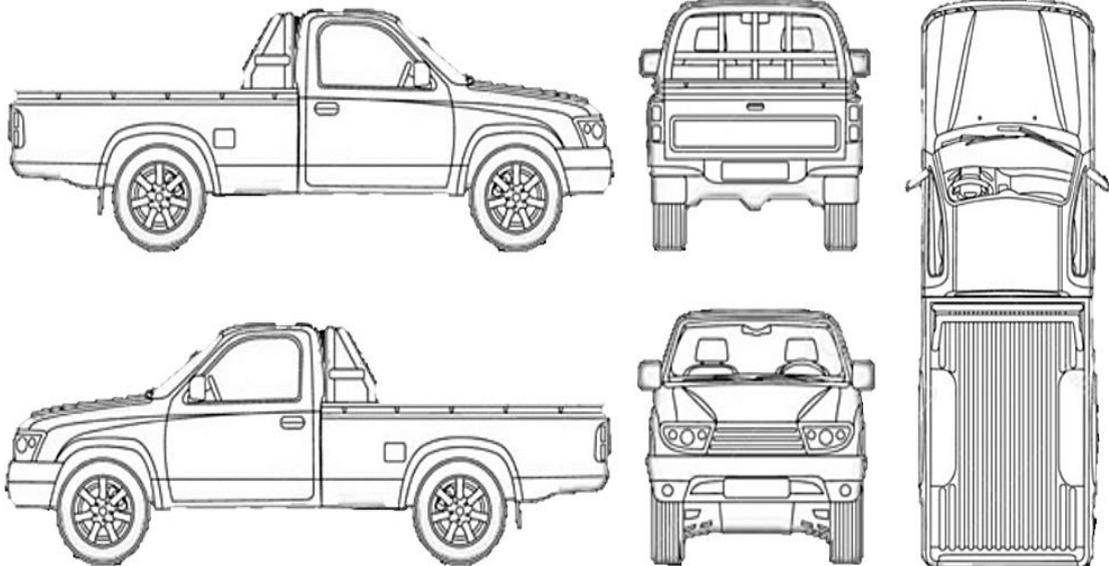


DIAGRAMA VEHICULAR

Golpes ●

Hendid ■

as



Anexo 35. Autorización de Salida de Vehículos.

	Registro para Autorización de Salida de Vehículos		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-ADM-R-012	
			Fecha: 14/01/2022	Página: 1 de 1
DATOS GENERALES				
Solicitante:	Fecha y hora de vigencia			
C.I. / RUC:	Desde:	Hasta:		
Lugar de Origen:	Lugar de Destino:			
Motivo de movilización:				
AUTORIZACIÓN				
DATOS DEL CONDUCTOR				
Nombres y Apellidos:	C.I.:			
Tipo de Licencia:	Puntos de Licencia:			
DATOS DEL VEHÍCULO				
Placa:	Clase:			
Nº Motor:	Tipo:			
Nº Chasis:	Marca:			
Nº RTV:	Modelo:			
Capacidad:	Nº Pasajeros:			
Año de Fabricación:	Tipo de Combustible:			
<hr style="width: 20%; margin: 0 auto;"/> <p>GERENTE</p>				
NOTA: Para que documento tenga validez debe constar de firma del Gerente y sello de la organización.				

Anexo 36. Hoja de Recepción de Flete.

	Hoja de Recepción de Flete			Revisión: 001			
				Código: BM-USGSV-ADM-R-013			
				Fecha: 14/01/2022	Página: 1 de 1		
DATOS GENERALES							
Razón Social:				E – mail:			
C.I. / RUC:				N° Teléfono:			
Dirección Domicilio / Trabajo:				N° Teléfono:			
Fecha:		Hora de Recepción:		Hora de Despacho:			
Lugar de origen del flete:			Lugar de destino del flete:				
DETALLE DEL FLETE							
N°	Tipo de carga	Peso (Kg)	Dimensiones de la carga			Descripción de la carga	Número de pasajeros
			Largo	Ancho	Alto		
Observaciones:							
CLIENTE FIRMA				RESPONSABLE FIRMA			
NOTA: Para que documento tenga validez debe constar de firma del Gerente y sello de la organización.							

Anexo 37. Hoja de Movilización Diaria.

	Hoja de Movilización Diaria				Revisión: 001				
					Código: BM-USGSV-ADM-R-014				
					Fecha: 15/01/2022		Página: 1 de 1		
Fecha:				Hora:					
IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR									
Nombres y Apellidos:									
C.I. / RUC:									
Licencia Tipo:						Puntos:			
DATOS DEL VEHÍCULO									
Placa:						Clase:			
N° Motor:						Tipo:			
N° Chasis:						Marca:			
N° RTV:						Modelo:			
Capacidad:						N° Pasajeros:			
DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIZACIÓN									
Kilometraje		Hora		Horas de Conducción	N° de Descansos	Distancia Recorrida (Km)	Lugar de Movilización	Detalle Carga Transportada	Peso (Kg)
Inic.	Fin.	Salida	Llegada						
Novedades:									
CONDUCTOR DEL VEHÍCULO FIRMA					RESPONSABLE FIRMA				
Total Km. Recorridos Diario:						Total, horas laboradas diarias:			
NOTA: Para que documento tenga validez debe constar de firma del Gerente y sello de la organización.									

Anexo 38. Control de Mantenimiento

	Registro para el Control de Mantenimiento		Revisión: 001		
			Código: BM-USGSV-ADM-R-015		
			Fecha: 16/01/2022		Página: 1 de 1
DATOS DEL PROPIETARIO					
Propietario:			N° de Unidad:		
C.I.:					
DATOS DEL VEHÍCULO					
Placa:		Modelo:		Tipo:	
Marca:		Año:		Color:	
N° Motor:		N° Chasis:		N° RTV:	
DATOS DEL MANTENIMIENTO					
Fecha dd / mm / aa	Kilometraje	Taller	Tipo de Mantenimiento	Trabajo realizado	Repuestos Utilizados
Evidencia del Mantenimiento:					
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	

Anexo 39. Ruto Gramas.

	Registro para Ruto Gramas		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-ADM-R-016	
			Fecha: 17/01/2022	Página: 1 de 1
DATOS GENERALES				
Origen :		Destino:		
Kilometraje Salida:		Kilometraje Llegada:		
Distancia total recorrida:		Tiempo de Duración:		
Condición Meteorológica:		N° de peajes:		
RECOMENDACIONES GENERALES				
<ol style="list-style-type: none"> 1. Portar los documentos que exige la LOTTTSV (matrícula del vehículo, licencia de conducir, RTV, certificado de pesas y medidas) 2. Cumplir con el Checklist de control de cumplimiento. 3. Tener el certificado de haber realizado las pruebas de alcocheck y drogas. 4. Antes de dar marcha al vehículo colocarse el cinturón de seguridad: conductor y pasajeros. 5. No usar dispositivos bidireccionales (dispositivos electrónicos de comunicación) mientras conduce el vehículo. 6. Cumplir con la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 7. Reportar al Responsable de Seguridad Vial de cualquier emergencia, accidente e incidente de tránsito. 8. Cumplir la planificación de horarios de conducción y descanso. 				
ENTES DE CONTROL				
Policía Nacional		Hospitales		
Agente Civil de Tránsito		Cruz Roja		
Bomberos		Fuerzas Armadas		
CONDICIÓN DE LA VÍA			TIPO DE SUPERFICIE	
Asfaltada		Inestabilidad geológica		
Adoquinada		Hundimientos		
Empedrada		Zona inundable		
Lastrada		Zona de derrumbes		
Señalizada		Ondulada		
Presencia de baches			TIPO DE TOPOGRAFÍA	
Calzada		Plana		
Doble calzada		Montañosa		
TRÁFICO DE LA VÍA				
Fluido		Carretera cerrada		
Denso		Atasco por protestas		
RECORRIDO A REALIZAR				
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV		Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente		Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente

Anexo 41. Requisitos para Proveedores.

	Requisitos para Proveedor		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-APY-R-002	
			Fecha: 19/01/2022	Página: 1 de 1
A. CARACTERÍSTICAS COMERCIALES			Cumple	Documentación de Respaldo
RUC (Debe constar actividades económicas relacionadas a las categorías solicitadas)				
Última declaración del Impuesto a la Renta				
Catálogo de productos y/o servicios con lista de precios				
B. FORMA DE PAGO				
Efectivo				
Tarjeta de Crédito				
Dinero electrónico				
Depósito Cuenta Bancaria				
C. PLAZOS DE PAGO				
Exige 50% de anticipo y 50% contra entrega.				
Exige 60% de anticipo y 40% contra entrega.				
Exige pago total antes de la entrega.				
Pago del 100% en el momento de la entrega.				
Exige dividendos iguales hasta finalizar el pago.				
D. CUALIDADES DEL PRODUCTO				
Materia prima certificada (*)				
Ecológico (*)				
Certificación ISO 9001 (vigente) / KPI's (*)				
Proceso de Certificación (*)				
Otras certificaciones internacionales (*)				
No cuenta con certificaciones				
E. GARANTÍA DEL PRODUCTO				
6 meses				
12 meses				
24 meses				
Otro (*)				
F. CICLO DEL TIEMPO DE ENTREGA				
24 Horas desde el momento de confirmación del pedido				
48 Horas desde el momento de confirmación del pedido				
72 Horas desde el momento de confirmación del pedido				
G. EXPERIENCIA DEL PROVEEDOR				
Posicionamiento (*)				
Recursos, capacidades y resultados (*)				
Clientes Potenciales (*)				
Ventaja Comparativa (*)				
Nota: los ítems que contengan (*) deben presentar obligatoriamente documentación en archivo digital como soporte al requisito correspondiente.				
Representante Legal: _____ C.I./RUC: _____ N° Teléfono: _____		FIRMA _____		ESPACIO ÚNICAMENTE PARA SELLO Y LOGO DE LA EMPRESA
AUTORIZACIÓN: En forma libre y voluntaria faculto a la Cooperativa de transporte BRISAS DEL MAR para que verifique y confirme la información proporcionada y de encontrar alguna falsedad, aceptamos la descalificación como aspirante a proveedor .				

Anexo 42. Información de Proveedor.

	Información de Proveedor		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-APY-R-003	
			Fecha: 20/01/2022	Página: 1 de 1
FORMULARIO DE IDENTIFICACIÓN DE PROVEEDOR				
NUEVO <input type="checkbox"/> ACTUALIZACIÓN <input type="checkbox"/> NATURAL <input type="checkbox"/> JURÍDICA <input type="checkbox"/> Lugar y Fecha:				
COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA BRISAS DEL MAR, conociendo las disposiciones de la Ley de Prevención, Detección y Erradicación del delito de lavado de activos y financiamiento de delitos, en tal virtud y en cumplimiento de la mencionada ley, solicita a todos nuestros proveedores, llenar todos los campos del formulario en forma clara y precisa, en caso de no aplicar colocar las siglas N/A.				
DATOS DE LA EMPRESA				
Razón Social:		RUC:		
Objeto Social:		Dirección (calles y nomenclatura):		Ciudad:
Fecha Constitución Empresa:		e - mail:		N° Teléfono:
Tipo de Empresa:		Sector económico:		
Pública <input type="checkbox"/> Privada <input type="checkbox"/>		Comercial <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Financiero <input type="checkbox"/> Servicio <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>		
Descripción de la actividad de la empresa:				
INFORMACIÓN FINANCIERA				
TOTAL, ACTIVOS: \$		TOTAL, PASIVOS: \$		TOTAL, PATRIMONIO: \$
REFERENCIAS PERSONALES / BANCARIAS / COMERCIALES				
Entidad Financiera:		Tipo de Cuenta:		N° Cuenta:
Banco: <input type="checkbox"/> Cooperativa: <input type="checkbox"/>		Ahorro: <input type="checkbox"/> Corriente: <input type="checkbox"/>		
Entidad Financiera:		Tipo de Cuenta:		N° Cuenta:
Banco: <input type="checkbox"/> Cooperativa: <input type="checkbox"/>		Ahorro: <input type="checkbox"/> Corriente: <input type="checkbox"/>		
Indique dos referencias personales que no pertenezcan a la familia:				N° Teléfonos:
1.				
2.				
Indique dos referencias comerciales:				N° Teléfonos:
1.				
2.				
DATOS REPRESENTANTE LEGAL				
Nombres:		Apellidos:		
Género:		Tipo de Identificación:		N° de Identificación:
F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>		C.I. <input type="checkbox"/> RUC <input type="checkbox"/>		Nacionalidad:
Lugar de Nacimiento:	Fecha de Nacimiento:	Estado Civil:		
	dd <input type="text"/> mm <input type="text"/> aa <input type="text"/>	Soltero <input type="checkbox"/> Casado <input type="checkbox"/> Divorciado <input type="checkbox"/> Unión de Hecho <input type="checkbox"/>		
Ciudad de residencia:	Dirección domiciliaria:		Domicilio:	
			Propio <input type="checkbox"/> Rentada <input type="checkbox"/> Anticresis <input type="checkbox"/>	
Formación Académica:		e - mail:		N° Teléfonos:
Bachiller <input type="checkbox"/> Técnico <input type="checkbox"/> Superior <input type="checkbox"/> Posgrado <input type="checkbox"/>				
Nombres del Cónyuge:		Apellidos del Cónyuge:		
Género:		Tipo de Identificación:		N° de Identificación:
F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>		C.I. <input type="checkbox"/> RUC <input type="checkbox"/>		Nacionalidad:
NÓMINA DE SOCIOS O ACCIONISTAS				
Tipo persona:	Nombres y Apellidos:		N° Identificación	Nacionalidad:
Natural <input type="checkbox"/> Jurídica <input type="checkbox"/>				% Participación:
AUTORIZACIÓN: En forma libre y voluntaria e irrevocable para que la Cooperativa de transporte de carga BRISAS DEL MAR, analice y verifique toda la información proporcionada con el fin de confirmar la veracidad de esta.				
FIRMA REPRESENTANTE LEGAL N° C.I. / RUC				
DOCUMENTOS REQUERIDOS				
1. Copia del RUC actualizado.		4. Copia del RUC actualizado.		7. Copia del RUC actualizado.
2. Copia a color y legible de la Cédula de Ciudadanía y Certificado de votación (últimas elecciones).		5. Copia a color y legible de la Cédula de Ciudadanía y Certificado de votación (últimas elecciones).		8. Copia a color y legible de la Cédula de Ciudadanía y Certificado de votación (últimas elecciones).
3. Copia del nombramiento del Representante Legal.		6. Copia del nombramiento del Representante Legal.		9. Copia del nombramiento del Representante Legal.
USO INTERNO DE LA ORGANIZACIÓN				
IESS:		SRI:		Causas Judiciales:
				Otras:
Fecha de recepción:		Nombre Verificador:		FIRMA:

Anexo 43. Selección de Proveedor.

	Selección de Proveedor		Revisión: 001																																																																																																																																																																																																																																																																					
			Código: BM-USGSV-APY-R-004																																																																																																																																																																																																																																																																					
			Fecha: 20/01/2022	Página: 1 de 1																																																																																																																																																																																																																																																																				
Método de evaluación: califique con el rango de puntaje indicado en cada ítem, de lo contrario calificar con el valor de cero.																																																																																																																																																																																																																																																																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">A. CARACTERÍSTICAS COMERCIALES</th> <th style="width: 10%;">Puntaje</th> <th style="width: 10%;">Proveedor 1</th> <th style="width: 10%;">Proveedor 2</th> <th style="width: 10%;">Proveedor 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RUC (Debe constar actividades económicas relacionadas a las categorías solicitadas)</td> <td align="center">40</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Última declaración del Impuesto a la Renta</td> <td align="center">35</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Catálogo de productos y/o servicios con lista de precios</td> <td align="center">25</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">B. FORMA DE PAGO</td> </tr> <tr> <td>Efectivo</td> <td align="center">25</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tarjeta de Crédito</td> <td align="center">25</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dinero electrónico</td> <td align="center">25</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Depósito Cuenta Bancaria</td> <td align="center">25</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">C. PLAZOS DE PAGO</td> </tr> <tr> <td>Exige 50% de anticipo y 50% contra entrega.</td> <td align="center">80</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Exige 60% de anticipo y 40% contra entrega.</td> <td align="center">60</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Exige pago total antes de la entrega.</td> <td align="center">10</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pago del 100% en el momento de la entrega.</td> <td align="center">10</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Exige dividendos iguales hasta finalizar el pago.</td> <td align="center">100</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">D. CUALIDADES DEL PRODUCTO</td> </tr> <tr> <td>Materia prima certificada</td> <td align="center">15</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ecológico</td> <td align="center">25</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Certificación ISO 9001 (vigente) / KPI's</td> <td align="center">25</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Proceso de Certificación</td> <td align="center">15</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otras certificaciones internacionales</td> <td align="center">20</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>No cuenta con certificaciones</td> <td align="center">0</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">E. GARANTÍA DEL PRODUCTO</td> </tr> <tr> <td>6 meses</td> <td align="center">30</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>12 meses</td> <td align="center">50</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>24 meses</td> <td align="center">80</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Otro: sólo si es mayor a 24 meses</td> <td align="center">100</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">F. CICLO DEL TIEMPO DE ENTREGA</td> </tr> <tr> <td>24 Horas desde el momento de confirmación del pedido</td> <td align="center">100</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>48 Horas desde el momento de confirmación del pedido</td> <td align="center">60</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>72 Horas desde el momento de confirmación del pedido</td> <td align="center">30</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">G. EXPERIENCIA DEL PROVEEDOR</td> </tr> <tr> <td>Posicionamiento</td> <td align="center">30</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Recursos, capacidades y resultados</td> <td align="center">40</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Clientes Potenciales</td> <td align="center">15</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventaja Comparativa</td> <td align="center">15</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td align="center" colspan="5">EVALUACIÓN</td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS COMERCIALES</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS FORMA DE PAGO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS PLAZO DE PAGO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS CUALIDADES DEL PRODUCTO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS GARANTÍA DEL PRODUCTO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS CICLO DEL TIEMPO DE ENTREGA</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS EXPERIENCIA DEL PROVEEDOR</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">ÍNDICE DE EVALUACIÓN:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">IP: $A*0,25 + B*0,025 + C*0,025 + D*0,35 + E*0,025 + F*0,075 + G*0,25$</td> <td align="center" colspan="3">TOTAL</td> </tr> <tr> <td colspan="2">OBSERVACIONES:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>70 A 100</td> <td>APTO</td> <td colspan="3">Se acepta al Proveedor</td> </tr> <tr> <td>40 A 69</td> <td>CONSIDERABLE</td> <td colspan="3">Proveedor realiza reingeniería de propuesta</td> </tr> <tr> <td>0 A 39</td> <td>NO APTO</td> <td colspan="3">No se acepta al Proveedor</td> </tr> <tr> <td colspan="5"> PROVEEDOR APROBADO DESPUÉS DEL PROCESO DE SELECCIÓN </td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;"> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> GERENTE </td> </tr> </tbody> </table>					A. CARACTERÍSTICAS COMERCIALES	Puntaje	Proveedor 1	Proveedor 2	Proveedor 3	RUC (Debe constar actividades económicas relacionadas a las categorías solicitadas)	40				Última declaración del Impuesto a la Renta	35				Catálogo de productos y/o servicios con lista de precios	25				B. FORMA DE PAGO					Efectivo	25				Tarjeta de Crédito	25				Dinero electrónico	25				Depósito Cuenta Bancaria	25				C. PLAZOS DE PAGO					Exige 50% de anticipo y 50% contra entrega.	80				Exige 60% de anticipo y 40% contra entrega.	60				Exige pago total antes de la entrega.	10				Pago del 100% en el momento de la entrega.	10				Exige dividendos iguales hasta finalizar el pago.	100				D. CUALIDADES DEL PRODUCTO					Materia prima certificada	15				Ecológico	25				Certificación ISO 9001 (vigente) / KPI's	25				Proceso de Certificación	15				Otras certificaciones internacionales	20				No cuenta con certificaciones	0				E. GARANTÍA DEL PRODUCTO					6 meses	30				12 meses	50				24 meses	80				Otro: sólo si es mayor a 24 meses	100				F. CICLO DEL TIEMPO DE ENTREGA					24 Horas desde el momento de confirmación del pedido	100				48 Horas desde el momento de confirmación del pedido	60				72 Horas desde el momento de confirmación del pedido	30				G. EXPERIENCIA DEL PROVEEDOR					Posicionamiento	30				Recursos, capacidades y resultados	40				Clientes Potenciales	15				Ventaja Comparativa	15				EVALUACIÓN					TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS COMERCIALES					TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS FORMA DE PAGO					TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS PLAZO DE PAGO					TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS CUALIDADES DEL PRODUCTO					TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS GARANTÍA DEL PRODUCTO					TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS CICLO DEL TIEMPO DE ENTREGA					TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS EXPERIENCIA DEL PROVEEDOR					ÍNDICE DE EVALUACIÓN:					IP: $A*0,25 + B*0,025 + C*0,025 + D*0,35 + E*0,025 + F*0,075 + G*0,25$		TOTAL			OBSERVACIONES:					70 A 100	APTO	Se acepta al Proveedor			40 A 69	CONSIDERABLE	Proveedor realiza reingeniería de propuesta			0 A 39	NO APTO	No se acepta al Proveedor			PROVEEDOR APROBADO DESPUÉS DEL PROCESO DE SELECCIÓN					<hr style="width: 20%; margin: auto;"/> GERENTE				
A. CARACTERÍSTICAS COMERCIALES	Puntaje	Proveedor 1	Proveedor 2	Proveedor 3																																																																																																																																																																																																																																																																				
RUC (Debe constar actividades económicas relacionadas a las categorías solicitadas)	40																																																																																																																																																																																																																																																																							
Última declaración del Impuesto a la Renta	35																																																																																																																																																																																																																																																																							
Catálogo de productos y/o servicios con lista de precios	25																																																																																																																																																																																																																																																																							
B. FORMA DE PAGO																																																																																																																																																																																																																																																																								
Efectivo	25																																																																																																																																																																																																																																																																							
Tarjeta de Crédito	25																																																																																																																																																																																																																																																																							
Dinero electrónico	25																																																																																																																																																																																																																																																																							
Depósito Cuenta Bancaria	25																																																																																																																																																																																																																																																																							
C. PLAZOS DE PAGO																																																																																																																																																																																																																																																																								
Exige 50% de anticipo y 50% contra entrega.	80																																																																																																																																																																																																																																																																							
Exige 60% de anticipo y 40% contra entrega.	60																																																																																																																																																																																																																																																																							
Exige pago total antes de la entrega.	10																																																																																																																																																																																																																																																																							
Pago del 100% en el momento de la entrega.	10																																																																																																																																																																																																																																																																							
Exige dividendos iguales hasta finalizar el pago.	100																																																																																																																																																																																																																																																																							
D. CUALIDADES DEL PRODUCTO																																																																																																																																																																																																																																																																								
Materia prima certificada	15																																																																																																																																																																																																																																																																							
Ecológico	25																																																																																																																																																																																																																																																																							
Certificación ISO 9001 (vigente) / KPI's	25																																																																																																																																																																																																																																																																							
Proceso de Certificación	15																																																																																																																																																																																																																																																																							
Otras certificaciones internacionales	20																																																																																																																																																																																																																																																																							
No cuenta con certificaciones	0																																																																																																																																																																																																																																																																							
E. GARANTÍA DEL PRODUCTO																																																																																																																																																																																																																																																																								
6 meses	30																																																																																																																																																																																																																																																																							
12 meses	50																																																																																																																																																																																																																																																																							
24 meses	80																																																																																																																																																																																																																																																																							
Otro: sólo si es mayor a 24 meses	100																																																																																																																																																																																																																																																																							
F. CICLO DEL TIEMPO DE ENTREGA																																																																																																																																																																																																																																																																								
24 Horas desde el momento de confirmación del pedido	100																																																																																																																																																																																																																																																																							
48 Horas desde el momento de confirmación del pedido	60																																																																																																																																																																																																																																																																							
72 Horas desde el momento de confirmación del pedido	30																																																																																																																																																																																																																																																																							
G. EXPERIENCIA DEL PROVEEDOR																																																																																																																																																																																																																																																																								
Posicionamiento	30																																																																																																																																																																																																																																																																							
Recursos, capacidades y resultados	40																																																																																																																																																																																																																																																																							
Clientes Potenciales	15																																																																																																																																																																																																																																																																							
Ventaja Comparativa	15																																																																																																																																																																																																																																																																							
EVALUACIÓN																																																																																																																																																																																																																																																																								
TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS COMERCIALES																																																																																																																																																																																																																																																																								
TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS FORMA DE PAGO																																																																																																																																																																																																																																																																								
TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS PLAZO DE PAGO																																																																																																																																																																																																																																																																								
TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS CUALIDADES DEL PRODUCTO																																																																																																																																																																																																																																																																								
TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS GARANTÍA DEL PRODUCTO																																																																																																																																																																																																																																																																								
TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS CICLO DEL TIEMPO DE ENTREGA																																																																																																																																																																																																																																																																								
TOTAL, PUNTOS CARACTERÍSTICAS EXPERIENCIA DEL PROVEEDOR																																																																																																																																																																																																																																																																								
ÍNDICE DE EVALUACIÓN:																																																																																																																																																																																																																																																																								
IP: $A*0,25 + B*0,025 + C*0,025 + D*0,35 + E*0,025 + F*0,075 + G*0,25$		TOTAL																																																																																																																																																																																																																																																																						
OBSERVACIONES:																																																																																																																																																																																																																																																																								
70 A 100	APTO	Se acepta al Proveedor																																																																																																																																																																																																																																																																						
40 A 69	CONSIDERABLE	Proveedor realiza reingeniería de propuesta																																																																																																																																																																																																																																																																						
0 A 39	NO APTO	No se acepta al Proveedor																																																																																																																																																																																																																																																																						
PROVEEDOR APROBADO DESPUÉS DEL PROCESO DE SELECCIÓN																																																																																																																																																																																																																																																																								
<hr style="width: 20%; margin: auto;"/> GERENTE																																																																																																																																																																																																																																																																								
Nota: Sello y Firma de Gerencia para que el documento tenga validez.																																																																																																																																																																																																																																																																								

Anexo 44. Registro de Sugerencias y Quejas de las Partes Interesadas.

	Registro de Sugerencias y Quejas de las Partes Interesadas			Revisión: 001	
				Código: BM-USGSV-APY-R-005	
				Fecha: 21/01/2022	Página: 1 de 1
			Formulario N°		
Fecha	/	/			
Tipo (marque con una x lo que corresponda)		Sugerencia ()		Queja ()	
1. Datos de la Parte Interesada					
Nombres y Apellidos					
Dirección Domiciliaria			Teléfono		
C.I.		Correo electrónico			
Empresa / Organización que representa				RUC N°	
Forma de respuesta al formulario (marque con una x)		Personal ()	Documento físico ()	Correo electrónico ()	Virtual ()
2. Identificación del Dirigente / conductor / colaborador a quien va dirigido					
Nombres y Apellidos					
Novedad del servicio					
3. Breve Descripción de la Sugerencia o Queja					
Firma de la Parte Interesada					
N°	Actividad	Responsable	Plazo	Evidencia de Cumplimiento	
Firma Gerente:		Fecha Recibido:	Sello Gerencia:	Sumilla:	

Anexo 47. Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico.

	Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico		Revisión: 001	
			Código: BM-USGSV-ADM-R-018	
			Fecha: 22/01/2022	Página: 1 de 1
IDENTIFICACIÓN DEL CASO (marque con una X)				
ACCIDENTE:		INCIDENTE:		
DATOS DEL CASO				
Fecha:		Hora:		
Provincia:	Cantón:	Parroquia:		
Dirección de Referencia:				
Zona Urbana:		Zona Rural:		
TIPO DE VÍA				
Autopista:		Carretera:		
Calle:		Sendero:		
Otro:				
DATOS GENERALES DE PARTES INVOLUCRADAS				
VEHÍCULO N° 1				
DATOS DEL PROPIETARIO				
Nombres y Apellidos:		C.I.:		
Género:	<input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Otro:	Nacionalidad:		
Edad:				
DATOS DEL CONDUCTOR				
Nombres y Apellidos:		C.I.:		
Género:	<input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Otro:	Nacionalidad:		
Edad:				
DATOS DEL VEHÍCULO				
Placa:		Clase:		
N° Motor:		Tipo:		
N° Chasis:		Marca:		
N° RTV:		Modelo:		
Capacidad:		N° Pasajeros:		
Año de fabricación:		Tipo de combustible:		
VEHÍCULO N° 2				
DATOS DEL PROPIETARIO				
Nombres y Apellidos:		C.I.:		
Género:	<input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Otro:	Nacionalidad:		
Edad:				
DATOS DEL CONDUCTOR				
Nombres y Apellidos:		C.I.:		
Género:	<input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Otro:	Nacionalidad:		
Edad:				
DATOS DEL VEHÍCULO				
Placa:		Clase:		
N° Motor:		Tipo:		
N° Chasis:		Marca:		
N° RTV:		Modelo:		
Capacidad:		N° Pasajeros:		
Año de fabricación:		Tipo de combustible:		

INVENTARIO DEL CASO									
Fallecidos:		Heridos:			Vehículos:			Peatones:	
Víctimas:		Ilesos:			Conductores:			Pasajeros:	
DATOS DE LA PERSONA IMPLICADA N° 1									
Nombres y Apellidos:						C.I.:			
Género:		F	M	Otro:			N° Teléfono:		
Edad:				Nacionalidad:					
Ocupación:					Dirección Domicilio:				
Lesión o afección:									
Lugar de traslado de víctimas:			Hospital:			Clínica:			
Nombre de la Unidad Médica:									
DATOS DE LA PERSONA IMPLICADA N° 2									
Nombres y Apellidos:						C.I.:			
Género:		F	M	Otro:			N° Teléfono:		
Edad:				Nacionalidad:					
Ocupación:					Dirección Domicilio:				
Lesión o afección:									
Lugar de traslado de víctimas:			Hospital:			Clínica:			
Nombre de la Unidad Médica:									
DATOS DE LA PERSONA IMPLICADA N° 3									
Nombres y Apellidos:						C.I.:			
Género:		F	M	Otro:			N° Teléfono:		
Edad:				Nacionalidad:					
Ocupación:					Dirección Domicilio:				
Lesión o afección:									
Lugar de traslado de víctimas:			Hospital:			Clínica:			
Nombre de la Unidad Médica:									
DATOS DE LA PERSONA IMPLICADA N° 4									
Nombres y Apellidos:						C.I.:			
Género:		F	M	Otro:			N° Teléfono:		
Edad:				Nacionalidad:					
Ocupación:					Dirección Domicilio:				
Lesión o afección:									
Lugar de traslado de víctimas:			Hospital:			Clínica:			
Nombre de la Unidad Médica:									
DATOS DE LA PERSONA IMPLICADA N° 5									
Nombres y Apellidos:						C.I.:			
Género:		F	M	Otro:			N° Teléfono:		
Edad:				Nacionalidad:					
Ocupación:					Dirección Domicilio:				
Lesión o afección:									
Lugar de traslado de víctimas:			Hospital:			Clínica:			
Nombre de la Unidad Médica:									
DATOS DE LA PERSONA IMPLICADA N° 6									
Nombres y Apellidos:						C.I.:			
Género:		F	M	Otro:			N° Teléfono:		
Edad:				Nacionalidad:					
Ocupación:					Dirección Domicilio:				
Lesión o afección:									
Lugar de traslado de víctimas:			Hospital:			Clínica:			
Nombre de la Unidad Médica:									

EVIDENCIAS DEL CASO

FOTOGRAFÍAS

CROQUIS

TESTIGOS

Nombres y Apellidos	N° Teléfono	Firma
1.		
2.		
3.		
4.		

Propietario

Conductor

Responsable Procedimiento

Elaborado por:
José Luis Arredondo Llamuca
Responsable de USGSV

Revisado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Aprobado por:
Juan Vicente Repetto Beltrán
Gerente

Anexo 48. Plan de Auditoría Anual.

	Plan de Auditoría Anual								Revisión: 001		
									Código: BM-USGSV-ADM-R-019		
							Fecha: 23/01/2022		Página: 1 de 1		
Objetivo:	Auditar todos los procesos de la organización con el objetivo de verificar el cumplimiento de los Requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001						Lugar:	Ibarra, Calle Cristóbal Colón y Av. Eugenio Espejo (esquina)			
Alcance:	Todos los procesos de la organización definidos en el alcance del SGSV						Fecha:	Septiembre 2021 – Febrero 2022			
Normativa:	NTE INEN – ISO 39001						Metodología:	Revisión documental, Entrevistas y Observación.			
PROCESOS	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	RESPONSABLE
ESTRATÉGICOS											GERENTE
OPERATIVOS											RESPONSABLE DE SEGURIDAD VIAL
APOYO											RESPONSABLE DE SEGURIDAD VIAL, CONSEJO DE VIGILANCIA, ASESOR JURÍDICO Y CONTADORA
INFORMACIÓN DOCUMENTADA Y SEGUIMIENTO DE OBJETIVOS Y METAS DE SEGURIDAD VIAL											RESPONSABLE DE SEGURIDAD VIAL
REUNIONES											GERENTE Y RESPONSABLE DE SEGURIDAD VIAL
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV				Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente				Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente			

Anexo 50. Procedimiento de Revisión por la Dirección.

	PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-002	
		Fecha: 25/01/2022	Página: 1 de 4



**PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN POR LA
DIRECCIÓN**

Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Responsable de USGSV	Revisado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente	Aprobado por: Juan Vicente Repetto Beltrán Gerente
FIRMA	FIRMA	FIRMA

	PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-002	
		Fecha: 25/01/2022	Página: 2 de 4

1. OBJETIVO

Determinar metodología para el Procedimiento de Revisión por la Dirección de la Cooperativa de transporte de carga BRISAS DEL MAR.

2. ALCANCE

Este Procedimiento implica al requisito 9.4 de la norma NTE INEN – ISO 39001 del Sistema de Gestión de la seguridad Vial.

3. DEFINICIONES

- **Alta dirección:** persona o conjunto de personas de una organización, las cuales realizan las tareas de dirección y control al más alto nivel.
- **Sistema de gestión:** conjunto de elementos interrelacionados que interactúan en una organización para determinar políticas, objetivos y procesos con el fin de alcanzar los objetivos propuestos.
- **Seguimiento:** observación cuidadosa de la evolución y desarrollo de un proceso.

4. RESPONSABILIDAD

El encargado de realizar la revisión por la dirección es el responsable de Seguridad Vial.

5. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

5.1. PERIODICIDAD DE REUNIONES DE REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN

El tiempo en el cual se efectuarán las reuniones será semestralmente, y estará conformada por los encargados el área administrativa, vigilancia, Gerente y Responsable de Seguridad Vial, quienes se encargarán de verificar, monitorear, junto a los planes de acción para asegurar el mejoramiento continuo del sistema de gestión de la seguridad vial.

	PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-002	
		Fecha: 25/01/2022	Página: 3 de 4

5.2. ENTRADAS DE LA REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN

En estas reuniones se tratarán los siguientes puntos:

- Información sobre el desempeño y la eficacia del sistema de gestión de la seguridad vial, incluidas lo relativo a nivel del logro de objetivos de la seguridad vial; satisfacción de las necesidades y expectativas de las partes interesadas incluyendo sugerencias y quejas (**BM-USGSV-APY-R-005** Anexo 44. Registro de Sugerencias y Quejas de las Partes Interesadas); desempeño de los procesos y conformidad del servicio; no conformidades encontradas y acciones correctivas; resultados de seguimiento, medición y análisis; resultados de auditorías; desempeño de los proveedores; asignación de recursos; eficacia de las acciones tomadas y oportunidades de mejora alcanzadas.
- Cambios en ámbitos internos y externos que afecten al sistema de gestión de la seguridad vial.
- Estado de las acciones de las revisiones previstas por la alta dirección.

5.3. SALIDAS DE LA REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN

Deben incluir decisiones y acciones que tengan relación con:

- Oportunidades de mejora.
- Modificaciones en el sistema de gestión de la seguridad vial.
- Necesidad de recursos.
- Logro de los resultados de seguridad vial.

5.4. SEGUIMIENTO DE LOS ACUERDOS DE LAS REUNIONES DE REVISIÓN

	PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN	Revisión: 001	
		Código: BM-USGSV-ADM-P-002	
		Fecha: 25/01/2022	Página: 4 de 4

El Responsable de Seguridad Vial será el encargado de realizar el seguimiento y verificación del cumplimiento de los acuerdos y compromisos de la alta dirección establecidos en el plan de acción concerniente al sistema de gestión de la seguridad vial y de las acciones para tratar riesgos y oportunidades, debiendo informar cada tres meses y sobre la evaluación se tendrá que informar cada mes a Gerencia.

6. REFERENCIAS

NTE INEN – ISO 39001 Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

7. REGISTROS

CÓDIGO	NOMBRE DEL REGISTRO	RESPONSABLE DE RECOLECCIÓN	TIPO DE ARCHIVO	UBICACIÓN DEL REGISTRO	RECUPERACIÓN	TIEMPO DE RETENCIÓN	DISPOSICIÓN FINAL	LISTA DE DISTRIBUCIÓN DEL FORMATO DE REGISTRO

8. LISTA DE DISTRIBUCIÓN

Todas las áreas y cargos de la organización.

9. CONTROL DE REVISIONES

FECHA	REVISIÓN	NUMERAL	DESCRIPCIÓN

Anexo 51. Análisis de Causas y Planes de Acción: Correctivo, Preventivo y Mejora.

		Análisis de Causas y Planes de Acción: Correctivo, Preventivo y Mejora.														Revisión: 001				
		Código: BM-USGSV-ADM-R-021																		
		Fecha: 27/01/2022								Página: 1 de 1										
Responsable: Período:																				
IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA O PROPUESTA DE MEJORA							ANÁLISIS CAUSA-EFECTO		PLAN DE ACCIÓN						COMPROBAR EFICACIA DE LA ACCIÓN TOMADA			CIERRE		
N°	Fecha de Inicio	Proceso	Reportado por	Tipo de acción	Origen de la Acción	Descripción (Síntesis de Problema o propuesta de mejora)	Causa	Efecto (acción correctiva o preventiva)	N°	Fecha de Ejecución	Actividades	Responsable del Área	Cumple SI/NO	Firma Responsable de Seguridad Vial	Fecha de verificación	¿Las acciones tomadas previnieron o eliminaron la causa del problema?	Nivel Satisfacción	Fecha de Cierre	Responsable	Firma Responsable
							Método													
							Maquinaria													
							Medio Ambiente													
							Mano de Obra													
							Medición													
							Materiales													
							Método													
							Maquinaria													
							Medio Ambiente													
							Mano de Obra													
							Medición													
							Materiales													
							Método													
							Maquinaria													
							Medio Ambiente													
							Mano de Obra													
							Medición													
							Materiales													

Anexo 52. Registro de Evaluación de Auditoría Final

		COOPERATIVA DE TRANSPORTE DE CARGA EN CAMIONES Y CAMIONETAS “BRISAS DEL MAR”				Versión: 001	
						Código: BM-USGSV-ADM-C-003	
REGISTRO DE EVALUACIÓN DE AUDITORÍA FINAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL BASADO EN LA NORMA NTE INEN – ISO 39001							
CRITERIOS DE CALIFICACIÓN: A. Cumple Totalmente con el criterio enunciado, teniendo una ponderación de 10 puntos . B. Cumple Parcialmente con el criterio enunciado teniendo una ponderación de 5 puntos . C. Cumple con el mínimo del criterio enunciado teniendo una ponderación de 3 puntos . D. No cumple con el criterio enunciado teniendo una ponderación de 0 puntos .							
Nº.	REQUISITOS DE LA NORMA NTE INEN – ISO 39001	Aplica SI / NO	CRITERIO INICIAL DE EVALUACIÓN				EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO
			Cumple Totalmente	Cumple Parcialmente	Mínimo Cumplimiento	No Cumple	
CICLO DEMING							
PLANEAR							
4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN			Aplica	A	B	C	D
4.1. COMPRENSIÓN DE LA ORGANIZACIÓN							
4.1.1.	La organización identifica su rol en el sistema vial.	SI	X				Factores internos Factores externos Matriz FODA Misión
4.1.2.	Se identifican los procesos, actividades asociadas y funciones de la organización que pueden afectar a la SV.	SI	X				Mapa de Procesos
4.1.3.	Se puede determinar la secuencia e interacciones de estos procesos, actividades y funciones.	SI	X				Macroprocesos
4.2. COMPRENSIÓN DE LAS NECESIDADES Y EXPECTATIVAS DE LAS PARTES INTERESADAS							
4.2.1.	La organización ha determinado las partes interesadas que son pertinentes al sistema de gestión de la SV.	SI	X				Matriz de Partes Interesadas

4.2.2.	Se han determinado los requisitos de las partes interesadas.	SI	X				
4.2.3.	La organización ha determinado los requisitos legales y otros requisitos relacionados con la SV que la organización suscriba.	SI	X				Matriz de Requisitos Legales
4.3. DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL							
4.3.1.	La organización determina los límites y la aplicabilidad del sistema de gestión de la SV para establecer su alcance.	SI	X				Manual del SGSV
4.3.2.	La organización determina el alcance del sistema de la SV considerando las cuestiones externas e internas referidas en el apartado 4.1.	SI	X				
4.3.3.	El alcance del sistema de gestión de la SV determina la aplicabilidad de los requisitos referidos en el apartado 4.2.	SI	X				
4.3.4.	La organización determina el alcance considerando los requisitos de planificación del capítulo 6.	SI	X				
4.3.5.	La organización determina los resultados que se pretenden con el sistema de gestión de la SV, los cuales incluyen la disminución y, en último término la eliminación, de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico en los que pueda ejercer una influencia.	SI	X				
4.3.6.	La organización tiene disponible la información documentada del alcance del sistema de gestión de la SV.	SI	X				
4.4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL							
4.4.1.	La organización ha determinado establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente el sistema de gestión de la SV, en donde tiene identificados los procesos necesarios y sus interacciones para, de acuerdo con los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI				X	Proyecto de Implementación
4.4.2.	La organización mantiene y conserva información documentada que sirve de soporte en el cumplimiento de los procesos.	SI	X				Caracterizaciones Registro de Cumplimiento del conductor y vehículo Autorización de salida de vehículos

							Hoja de Recepción de Flete
							Hoja de Movilización Diaria
							Control de Mantenimiento
							Rutogramas
							Registro de sugerencias y quejas
SUBTOTAL			130	0	0	0	130
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/140)			92,86 %				
5. LIDERAZGO		Aplica	A	B	C	D	
5.1. LIDERAZGO Y COMPROMISO							
5.1.1.	La organización a través de la alta dirección demuestra liderazgo y compromiso con respecto al sistema de gestión de la SV.	SI				X	Proyecto de Implementación
5.1.2.	La alta dirección de la organización asegura que se establezca la política y los objetivos de SV, y que estos sean compatibles con la dirección estratégica de la organización.	SI			X		Política SGSV
							Objetivos de SV
5.1.3.	La alta dirección está comprometida en asegurar la integración de los requisitos del sistema de gestión de la SV en los procesos de negocio de la organización.	SI			X		Política de Procesos Internos
5.1.4.	La organización mediante la alta dirección asegura la disponibilidad de los recursos necesarios para el sistema de gestión de la SV.	SI			X		Política de Asignación de Recursos
5.1.5.	Los directivos de la organización han adoptado la eliminación de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico como un objetivo de SV a largo plazo, así como decidiendo los resultados de SV que, entre tanto, se deben alcanzar.	SI			X		Objetivos de SV
5.1.6.	La alta dirección trabaja en asociación y colaboración con aquellas partes interesadas en contribuir a un sistema vial seguro para alcanzar los objetivos de SV establecidos.	SI			X		Matriz Partes Interesadas
							Objetivos de SV
5.1.7.	Los directivos aseguran a la organización la adopción de un enfoque de procesos para alcanzar los resultados de SV que garanticen que existen unos procesos transparentes y una participación adecuada en todos los niveles de la organización.	SI			X		Macroprocesos
							Mapa de Procesos
							Organigrama

							ma estructural
							Matrices de Puestos de Trabajo
5.1.8.	La alta dirección prioriza acciones estratégicas y selecciona líneas de actuación específicas, basadas en la mejor información disponible para alcanzar los resultados previstos por el sistema de gestión de la SV.	SI				X	Matriz de Riesgos
							Matriz de Oportunidades
							Objetivos de SV
							Manual de SGSV
5.1.9.	Los directivos demuestran comunicación sobre la importancia de una gestión de la SV eficaz y conforme con los requisitos del sistema de gestión de la SV.	SI				X	Política de Comunicación Interna y Externa
5.1.10.	La alta dirección dispone de los recursos que establecen, implementan, mantienen y mejoran de forma continua el sistema de gestión de la SV.	SI				X	Política de Asignación de Recursos
5.1.11.	Los directivos de alto nivel de la organización aseguran que el sistema de gestión de la SV logre los resultados previstos gracias al enfoque basado en los resultados de SV.	SI				X	Objetivos de SV
							Análisis de Causas y Plan de Acción
							Matriz de Capacitación Interna y Externa
5.1.12.	La alta dirección está comprometida a asegurar que se comunica la importancia del cumplimiento de la legislación pertinente en lo que se refiere a la consecución de los resultados del sistema de gestión de la SV a todo el personal pertinente de la organización.	SI				X	Política de Comunicación Interna y Externa
							Objetivos de SV
5.1.13.	Los miembros de la alta dirección se responsabilizan de dirigir y apoyar a las personas, para contribuir a la eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI				X	Macroprocesos
							Matrices de Puestos de Trabajo
							Objetivos de SV
5.1.14.	La alta dirección promueve la mejora continua.	SI				X	Lista de Hallazgos de Auditoría Interna
							Análisis de Causas y

							Planes de Acción
							Matriz de Sugerencias y Quejas
							Registro de Investigación de Accidentes de Tránsito
							Producto o Servicio no Conforme
5.1.15.	Los miembros directivos en el nivel más alto de la organización apoyan otros roles pertinentes de la dirección, para demostrar su liderazgo aplicado a sus áreas de responsabilidad.	SI				X	Organigrama Estructural
							Macroprocesos
5.2. POLÍTICA							
5.2.1.	El nivel más alto de la organización se ha responsabilizado en determinar una política de SV que sea adecuada al propósito de la organización.	SI				X	Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.
							VISIÓN
5.2.2.	La alta dirección se ha comprometido en establecer una política de SV que proporcione un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y las metas de SV.	SI				X	Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.
							Objetivos de SV
5.2.3.	La dirección en el nivel más alto de la organización se ha responsabilizado en promover una política de SV que incluya el compromiso de cumplir los requisitos aplicables.	SI				X	Matriz de Requisitos Legales
5.2.4.	La alta dirección está comprometida en fomentar una política de SV que incluya el compromiso de mejora continua del sistema de gestión de la SV.	SI				X	Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.
5.2.5.	El nivel más alto de la organización emplea una política de SV la cual está disponible como información documentada.	SI				X	Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.
5.2.6.	La política de SV es comunicada dentro de la organización por parte de la alta dirección.	SI					X
							Proyecto de Implementación
5.2.7.	La dirección de la organización en el nivel más alto desarrolla una política de SV la cual está disponible para las partes interesadas, según sea apropiado.	SI				X	Política del Sistema de Gestión de la Seguridad Vial.

5.3. ROLES, RESPONSABILIDADES Y AUTORIDADES EN LA ORGANIZACIÓN							
5.3.1.	La alta dirección se asegura de que las responsabilidades y autoridades para los roles pertinentes se asignen y comuniquen dentro de la organización.	SI			X		Matices de Puestos de Trabajo.
5.3.2.	El nivel más alto de la organización asigna la responsabilidad y autoridad para asegurarse de que el sistema de gestión de la SV es conforme con los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI			X		Organigrama Estructural
5.3.3.	La alta dirección establece la responsabilidad y autoridad para informar a los directivos de la organización sobre el desempeño del sistema de gestión de la SV, incluyendo recomendaciones para la mejora.	SI				X	Proceso de Implementación
SUBTOTAL			0	0	66	0	66
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/250)			26,4 %				
6. PLANIFICACIÓN		Aplica	A	B	C	D	
6.1. GENERALIDADES							
6.1.1.	La organización sigue un proceso que revisa su desempeño en SV actual, determinando los riesgos y oportunidades, ha seleccionado los indicadores de desempeño en SV en los que actúa, analizando lo que se ha conseguido a lo largo del tiempo y estableciendo objetivos de SV, metas de SV y planes apropiados para conseguirlo.	SI			X		Matriz de Riesgos Matriz de Oportunidades Objetivos de SV Indicadores de desempeño en SV
6.1.2.	La revisión del desempeño en SV actual toma en cuenta el contexto de la organización guiándose mediante el capítulo 4 y su liderazgo indicado en el capítulo 5, poniendo especial atención a los procesos, actividades y funciones asociadas de la organización que han tenido impacto en la SV.	SI		X			Anexos correspondientes a los Capítulos 4 y 5
6.1.3.	La organización ha cuantificado el desempeño en SV actual cuando ha sido posible y ha evaluado los impactos potenciales futuros de acuerdo con los indicadores de desempeño en SV.	SI				X	Proyecto de Implementación
6.2. ACCIONES PARA TRATAR RIESGOS Y OPORTUNIDADES							
6.2.1.	La organización toma en cuenta planificar el sistema de gestión de la SV considerando los requisitos referidos en los apartados 4.1 y 4.2, determinando los riesgos y oportunidades que son necesarios tratar.	SI	X				Matriz de Riesgos Matriz de Oportunidades
6.2.2.	La organización planifica con el fin de asegurar que el sistema de gestión de la SV pueda lograr sus resultados previstos.	SI	X				Objetivos de SV
6.2.3.	Se ha considerado por parte de la organización una planificación del sistema de gestión de la SV	SI	X				Manual del SGSV

	con el fin de prevenir o reducir efectos indeseados.						Análisis de Causas y Planes de Acción
6.2.4.	La organización ha planificado el sistema de gestión de la SV tomando en cuenta las acciones para tratar estos riesgos y oportunidades.	SI	X				Matriz de Riesgos Matriz de Oportunidades
6.2.5.	El sistema de gestión de la SV ha sido planificado tomando en cuenta la manera de integrar e implementar las acciones en sus procesos.	SI			X		Análisis de Causas y Planes de Acción Mapa de Procesos Macroprocesos Caracterizaciones
6.2.6.	Se ha planificado por parte de la organización la forma de evaluar la eficacia de estas acciones en el sistema de gestión de la SV.	SI	X				Matriz de Riesgos Matriz de Oportunidades Objetivos de SV Matriz de Capacitación Interna y Externa Lista de Hallazgos de Auditoría Interna Procedimiento de Revisión por la Dirección
6.3. INDICADORES DE DESEMPEÑO EN SEGURIDAD VIAL							
6.3.1.	La organización ha identificado, para su propio beneficio, los indicadores de desempeño en SV conforme a la lista de indicadores de exposición al riesgo, indicadores de resultado de SV finales e indicadores de resultado de SV intermedios, en base al contexto de la organización y de los riesgos y oportunidades que se han identificado.	SI	X				Indicadores de Desempeño en SV
6.3.2.	Indicadores de exposición al riesgo:						Indicadores

6.3.2.1.	Distancia recorrida y volumen de tráfico, desglosando por tipo de vehículo y usuario de la vía, estén o no afectados por la organización.	SI	X				de exposición al riesgo	
6.3.2.2.	Volumen de producto y/o servicio suministrado por la organización.	SI	X					
6.3.3.	Indicadores finales de resultado de seguridad vial, tales como número de muertos y heridas graves.	SI	X				Indicadores de resultado	
6.3.4.	Indicadores intermedios de resultado de SV:							Indicadores de seguridad intermedios
6.3.4.1.	Diseño vial y velocidad segura, considerando especialmente la segregación (del tráfico en dirección contraria, usuarios vulnerables), zonas próximas y diseño de intersecciones.	SI	X					
6.3.4.2.	Uso de vías adecuadas, en función del tipo de vehículo, usuario, carga y equipamiento.	SI	X					
6.3.4.3.	Uso de equipos personales de seguridad, en especial cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos de bicicletas y motocicletas; así como los sistemas para ver y ser vistos.	SI	X					
6.3.4.4.	Velocidad de conducción segura, teniendo en cuenta tipo de vehículo, tráfico y condiciones meteorológicas.	SI	X					
6.3.4.5.	Condiciones en que se encuentran los conductores, considerando especialmente la fatiga, la distracción, el alcohol y las drogas.	SI	X					
6.3.4.6.	Planificación segura del viaje, incluyendo la consideración de la necesidad del viaje, la cantidad de viajes, el modo de transporte, la elección de la ruta, el vehículo y el conductor.	SI	X					
6.3.4.7.	Seguridad de los vehículos, considerando en especial la protección de los ocupantes, la protección de otros usuarios de la vía (vulnerables, así como otros ocupantes del vehículo), prevención de los accidentes de tráfico y mejora de sus consecuencias, inspección técnica de vehículos, capacidad de carga del vehículo y aseguramiento de la carga dentro y sobre el vehículo.	SI	X					
6.3.4.8.	Autorización adecuada al tipo de vehículo que se conduce.	SI	X					
6.3.4.9.	Retirada de vehículos y conductores no aptos de la red vial.	SI	X					
6.3.4.10.	Respuesta posterior al accidente y primeros auxilios, formación en emergencias, recuperación posterior al accidente y rehabilitación.	SI	X					
6.3.5.	La organización ha desarrollado indicadores de desempeño en SV adicionales cuando los anteriores no han tenido la suficiente importancia.	SI				X	Proyecto de Implementación	
6.3.6.	Mediante la investigación de los incidentes viales de importancia e identificando las deficiencias de la SV la organización ha desarrollado otros indicadores de desempeño en SV.	SI			X		Coste humano y económico	
6.3.7.	La organización, tomando como base los	SI	X				Indicadores	

	indicadores de desempeño en SV ha determinado especificar elementos y criterios con el suficiente detalle de manera que se pueda determinar, seguir y medir los objetivos y metas de SV.						de Desempeño en SV
6.3.8.	La organización ha documentado la información acerca de los indicadores de desempeño en SV y la mantiene actualizada.	SI			X		
6.4. OBJETIVOS DE SEGURIDAD VIAL Y PLANIFICACIÓN PARA LOGRARLOS							
6.4.1.	La organización ha establecido los objetivos de SV en las funciones y niveles pertinentes.	SI				X	-
6.4.2.	La organización ha establecido los objetivos de SV los cuales son coherentes con la política de SV.	SI			X		Política del SGSV
6.4.3.	Los objetivos de SV son medibles (en la posibilidad de hacerlo)	SI	X				Objetivos de SV
6.4.4.	Los objetivos de SV toman en cuenta los requisitos aplicables.	SI				X	-
6.4.5.	Los objetivos de SV son objeto de seguimiento.	SI	X				Objetivos de SV
6.4.6.	Los objetivos de SV son comunicados.	SI				X	Política de Comunicación Interna y Externa
6.4.7.	Los objetivos de SV son actualizados, según haya sido apropiado.	SI				X	Política de Actualización de la Información
6.4.8.	La organización conserva información documentada sobre los objetivos y las metas de SV.	SI	X				Objetivos de SV
6.4.9.	La organización al establecer y revisar sus objetivos y metas de SV ha tomado en cuenta sus riesgos y oportunidades descritos en los apartados 6.2 y 6.3, teniendo en cuenta su capacidad de gestión.	SI			X		Matriz de Riesgos
							Matriz de Oportunidades
							Objetivos de SV
6.4.10.	La organización ha considerado dentro de los objetivos y metas de SV ha tomado en cuenta las opciones tecnológicas, sus requisitos financieros, operativos y de negocio y los puntos de vista de las partes interesadas.	SI	X				Manual de SGSV
							Objetivos de SV
6.4.11.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV estableciendo lo que se va a hacer.	SI	X				Objetivos de SV
6.4.12.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV determinando qué recursos se requerirán.	SI	X				Manual de SGSV
							Política de asignación de recursos

6.4.13.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV formando a quién será responsable.	SI			X		Matriz de Capacitación Interna y Externa
6.4.14.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV fija cuándo se finalizará.	SI	X				Plan de Auditoría Anual
6.4.15.	La organización planifica el logro de sus objetivos y metas de SV determina cómo se evaluarán los resultados.	SI	X				Análisis de Causas y Planes de Acción
6.4.16.	La organización tiene documentados los planes de acción y son revisados periódicamente según sea necesario.	SI				X	Procedimiento de Revisión por la Dirección
SUBTOTAL			280	5	21	0	306
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/430)			71,16 %				
HACER							
7. SOPORTE		Aplica	A	B	C	D	
7.1. COORDINACIÓN							
7.1.1.	La organización coordina las funciones y niveles pertinentes de la organización (incluyendo la participación de los empleados, en general) y las partes interesadas para alcanzar los beneficios potenciales de sus acciones relacionadas con la SV.	SI	X				Matrices de Puestos de Trabajo
7.1.2.	La organización asegura que existe una consulta interna y externa adecuada y que se coordinan sus actividades, diseñadas para alcanzar los objetivos y metas de SV establecidos.	SI			X		Matriz de Partes Interesadas
7.2. RECURSOS							
7.2.1.	La organización determina y proporciona los recursos y el marco de asignación necesarios para el establecimiento, implementación, mantenimiento y mejora continua del sistema de gestión de la SV de manera que se alcancen el(los) objetivo(s) y las metas de SV.	SI				X	Política de Asignación de Recursos
7.3. COMPETENCIA							
7.3.1.	La organización ha determinado la competencia necesaria de las personas que realizan, bajo su control, un trabajo que afecta a su desempeño en SV.	SI	X				Matrices de Puestos de Trabajo
7.3.2.	La organización se ha asegurado de que estas personas sean competentes, basándose en la educación, formación o experiencia adecuadas.	SI	X				Política Laboral
							Capacitación Interna y Externa
							Matrices de Puestos de Trabajo
7.3.3.	La organización ha decidido que cuando sea aplicable, pueda tomar acciones para adquirir la	SI	X				Matrices de Puestos de

	competencia necesaria y evaluar la eficacia de las acciones tomadas.						Trabajo
							Política Laboral
7.3.4.	La organización ha conservado la información documentada apropiada, como evidencia de la competencia.	SI				X	-
7.4. TOMA DE CONCIENCIA							
7.4.1.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo han tomado conciencia de la política de SV.	SI				X	Proyecto de Implementación
7.4.2.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo han tomado conciencia de su contribución a la eficacia del sistema de gestión de la SV, incluyendo los beneficios de una mejora del desempeño en SV.	SI				X	
7.4.3.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo han tomado conciencia de las implicaciones de no cumplir los requisitos del sistema de gestión de la SV.	SI				X	
7.4.4.	Las personas que realizan el trabajo bajo el control de la organización, y que se ven afectadas por o afectan a la SV en su trabajo han tomado conciencia de la información y lecciones aprendidas de los principales incidentes de tráfico que ha sufrido la organización.	SI				X	Matriz de Capacitación Interna y Externa Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico Registro de Investigación de Accidentes de Tráfico Respuesta a emergencias de accidentes de tráfico
7.5. COMUNICACIÓN							
7.5.1.	La organización ha determinado las necesidades de comunicaciones internas y externas pertinentes al sistema de gestión de la SV incluyendo el contenido de la comunicación.	SI	X				Política de Comunicación Interna y Externa
7.5.2.	La organización ha determinado las necesidades de comunicaciones internas y externas pertinentes al sistema de gestión de la SV incluyendo cuándo comunicar.	SI	X				
7.5.3.	La organización ha determinado las necesidades de comunicaciones internas y externas pertinentes al sistema de gestión de la SV incluyendo a quién	SI	X				

	comunicar.						
7.5.4.	La organización ha determinado establecer, implementar y mantener procesos de comunicación, teniendo en cuenta los diversos niveles y funciones de la organización y de las partes interesadas.	SI				X	Proyecto de Implementación
7.5.5.	La organización apoya la mejora continua del desempeño en SV mediante alianzas con las partes interesadas internas y externas, promocionando en dichas partes interesadas, según proceda, la necesidad de un enfoque a largo plazo en los resultados de SV y los medios necesarios que permita que se alcancen.	SI	X				Matriz de Partes Interesadas
7.6. INFORMACIÓN DOCUMENTADA							
7.6.1. GENERALIDADES							
7.6.1.1.	El sistema de gestión de la SV de la organización incluye la información documentada requerida por la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI	X				Lista Maestra de Documentos.
7.6.1.2.	La organización ha determinado incluir la información documentada que es necesaria para la eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI	X				
7.6.2. CREACIÓN Y ACTUALIZACIÓN							
7.6.2.1.	La organización se ha encargado de crear y actualizar información documentada asegurándose de la identificación y descripción (por ejemplo, título, fecha, autor o número de referencia).	SI				X	Política de actualización de la información
7.6.2.2.	La organización se ha encargado de crear y actualizar información documentada asegurándose de tener su propio formato (por ejemplo, idioma, versión del software, gráficos) y sus medios de soporte (por ejemplo, papel, electrónico).	SI				X	
7.6.2.3.	La organización se ha encargado de crear y actualizar información documentada asegurándose de la revisión y aprobación con respecto a la idoneidad y adecuación.	SI				X	Procedimiento para elaboración y control documental Procedimiento de Revisión por la Dirección
7.6.3. CONTROL DE LA INFORMACIÓN DOCUMENTADA							
7.6.3.1.	La información documentada requerida por el sistema de gestión de la SV y por la norma NTE INEN – ISO 39001 se debe controlar para asegurarse que esté disponible y sea adecuada para su uso, dónde y cuándo se necesite.	SI	X				Procedimiento para elaboración y control documental
7.6.3.2.	La información documentada requerida por el sistema de gestión de la SV y por la norma NTE INEN – ISO 39001 se debe controlar para asegurarse que esté protegida adecuadamente (por ejemplo, contra pérdida de la confidencialidad,	SI				X	Política de actualización de la información

	uso inadecuado, o pérdida de integridad).						Procedimiento para elaboración y control documental
7.6.3.3.	El compromiso de la organización en el control de la información documentada ha permitido aplicar actividades de distribución, acceso, recuperación y uso.	SI			X		Archivo general de la operadora
7.6.3.4.	La organización como responsable del control de la información documentada ha empleado acciones que benefician el almacenamiento y preservación, incluida la preservación de la legibilidad.	SI			X		Procedimiento para elaboración y control documental
7.6.3.5.	La responsabilidad del control de la información documentada por parte de la organización ha permitido aplicar actividades en el control de cambios (por ejemplo, control de versión).	SI			X		Procedimiento para elaboración y control documental
7.6.3.6.	La organización está comprometida con el control de la información documentada que ha implementado actividades para la retención y disposición de esta.	SI				X	Proyecto de Implementación
7.6.3.7.	La información documentada de origen externo, que la organización ha determinado que es necesaria para la planificación y operación del sistema de gestión de la SV se ha identificado y controlado, según sea adecuado.	SI			X		Archivo general de la operadora
SUBTOTAL			110	0	30	0	140
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/280)			50 %				
8. OPERACIÓN		Aplica	A	B	C	D	
8.2. PLANIFICACIÓN Y CONTROL OPERACIONAL							
8.1.1.	La organización ha determinado identificar, planificar, implementar y controlar los procesos para cumplir los requisitos e implementar las acciones establecidas en los apartados 6.2, 6.3 y 6.4 estableciendo criterios para los procesos.	SI				X	Proyecto de Implementación
8.1.2.	La organización ha determinado identificar, planificar, implementar y controlar los procesos para cumplir los requisitos implementando el control de los procesos de acuerdo con los criterios.	SI				X	
8.1.3.	La organización ha determinado identificar, planificar, implementar y controlar los procesos para cumplir los requisitos manteniendo información documentada en la medida necesaria para tener la confianza en que los procesos se han llevado a cabo según lo planificado.	SI				X	
8.1.4.	La organización controla los cambios planificados y revisa las consecuencias de cambios no previstos, tomando acciones para mitigar los efectos adversos, cuando sea necesario.	SI	X				Análisis de Causas y Planes de Acción Lista de hallazgos de auditoría interna

							Preparación y respuesta a accidentes e incidentes de tráfico
8.1.5.	La organización se ha asegurado de que los procesos contratados externamente estén controlados.	SI	X				Evaluación de proveedores
8.3. PREPARACIÓN Y RESPUESTA A LAS EMERGENCIAS							
8.2.1.	La organización reacciona ante las muertes y heridas graves reales derivadas de los accidentes de tráfico o de otros incidentes de tráfico en los que tenga que ver la organización y, cuando sea posible, prevenir o mitigar los efectos adversos en la SV.	SI	X				Proceso de Investigación de Accidentes e Incidentes de Tráfico.
8.2.2.	La organización establece, de manera periódica y cuando sea necesario, revisa su preparación frente a las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico o de otros incidentes de tráfico en los que tenga que ver la organización, y disponer de procedimientos de respuesta, en particular para aquellos en los que se produzcan muertes o heridas graves.	SI	X				Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico.
8.2.3.	La organización añade el ensayo de estos procedimientos cuando sea posible.	SI	X				
SUBTOTAL			50	0	0	0	50
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C+)/80)			62,50 %				
VERIFICAR							
9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO		Aplica	A	B	C	D	
9.2. SEGUIMIENTO, MEDICIÓN, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN							
9.1.1.	La organización ha determinado establecer a qué es necesario hacer seguimiento y qué es necesario medir en lo concerniente al sistema de gestión de la SV.	SI	X				Política se Seguridad Vial
9.1.2.	En lo correspondiente al sistema de gestión de la SV la organización ha establecido los métodos de seguimiento, medición, análisis y evaluación, según sea aplicable, para asegurar resultados válidos.	SI	X				Manual del SGSV Hoja de Movilización Diaria
9.1.3.	La organización ha desarrollado fijar cuándo se deben llevar a cabo el seguimiento y la medición en lo relacionado al sistema de gestión de la SV.	SI	X				Registro de Accidentes e Incidentes de Tráfico
9.1.4.	La organización ha precisado definir cuándo se deben analizar y evaluar los resultados del seguimiento y medición.	SI	X				
9.1.5.	La organización conserva la información documentada adecuada como evidencia de los resultados.	SI			X		Hoja Recepción de Flete
9.1.6.	La organización evalúa el desempeño en SV y la eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI			X		

9.1.7.	La organización ha logrado establecer, implementar y mantener un proceso para evaluar periódicamente el cumplimiento de los requisitos legales de SV, así como otros requisitos de SV que la organización suscriba.	SI				X	Registro de Cumplimiento del Conductor y Vehículo antes del Flete Indicadores de Desempeño en Seguridad Vial Análisis de Causas y Planes de Acción.
9.3. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO Y OTROS INCIDENTES DE TRÁFICO							
9.2.1.	La organización se compromete a establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para registrar, investigar y analizar aquellos accidentes de tráfico y otros incidentes en los que se vea involucrada y que signifiquen, o puedan significar, muerte o heridas graves de los usuarios de la vía, de manera que se determinen los factores subyacentes que la organización puede controlar o influenciar y que pueden provocar o contribuir a que sucedan estos incidentes.	SI				X	Proceso de Investigación de Accidentes e Incidentes de Tráfico
9.2.2.	La organización se compromete a establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para registrar, investigar y analizar aquellos accidentes de tráfico y otros incidentes en los que se vea involucrada y que signifiquen, o puedan significar, muerte o heridas graves de los usuarios de la vía, de manera que se identifique la necesidad de acciones correctivas de SV.	SI				X	Análisis de Causas y Planes de Acción
9.2.3.	La organización se compromete a establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para registrar, investigar y analizar aquellos accidentes de tráfico y otros incidentes en los que se vea involucrada y que signifiquen, o puedan significar, muerte o heridas graves de los usuarios de la vía, de manera que se identifiquen las oportunidades de acciones preventivas de SV.	SI				X	Matriz de Oportunidades
9.2.4.	La investigación se realiza oportunamente.	SI	X				Proceso de Investigación de Accidentes e Incidentes de Tráfico
9.2.5.	Cualquier necesidad identificada de acción	SI	X				Análisis de

	correctiva de SV u oportunidad de acción preventiva de SV se procede de acuerdo con las partes pertinentes del capítulo 10.						Causas y Planes de Acción
9.2.6.	Los resultados de las investigaciones de los accidentes de tráfico y otros incidentes se documentan y mantienen.	SI	X				Registro de investigación de Accidentes e incidentes de tráfico
9.4. AUDITORÍA INTERNA							
9.3.1.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV cumple los propios requisitos de la organización para su sistema de gestión de la SV.	SI				X	Plan de Auditoría Anual
9.3.2.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV cumple los requisitos de la norma NTE INEN – ISO 39001.	SI				X	Lista de Hallazgos de Auditoría Inicial.
9.3.3.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente los aspectos que permiten planificar, establecer, implementar y mantener uno o varios programas de auditoría que incluyan la frecuencia, los métodos, las responsabilidades, los requisitos de planificación, y la elaboración de informes.	SI				X	
9.3.4.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente para que los programas de auditoría tengan en cuenta la importancia de los procesos involucrados y los resultados de las auditorías previas.	SI				X	
9.3.5.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente para cada auditoría, definiendo los criterios y el alcance de ésta.	SI				X	
9.3.6.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente donde selecciona los auditores y llevar a cabo auditorías para asegurarse de la objetividad y la imparcialidad del proceso de auditoría.	SI				X	
9.3.7.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente el asegurar de que los resultados de las auditorías se	SI				X	

	informan a la dirección pertinente.						
9.3.8.	La organización lleva a cabo auditorías internas a intervalos planificados, para proporcionar información acerca de si el sistema de gestión de la SV está implementado y mantenido eficazmente para conservar información documentada como evidencia de la implementación del programa de auditoría y de los resultados de ésta.	SI					X
9.5. REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN							
9.4.1.	La alta dirección evalúa el sistema de gestión de la SV de la organización a intervalos planificados, para asegurarse de su conveniencia, adecuación y eficacia continuas en el logro de los objetivos y metas de SV establecidos.	SI				X	
9.4.2.	La organización por medio de la alta dirección identifica y analiza las cuestiones de importancia que conviene tratar en el sistema de gestión para mejorar el desempeño en SV de la organización a medio y largo plazo.	SI				X	
9.4.3.	La revisión por la alta dirección incluye consideraciones sobre el estado de las acciones procedentes de anteriores revisiones por la dirección.	SI					X
9.4.4.	La revisión por la dirección incluye consideraciones sobre los cambios en las cuestiones externas e internas que sean pertinentes al sistema de gestión de la SV.	SI	X				
9.4.5.	La información sobre el desempeño en SV, incluyendo las tendencias relativas a no conformidades y acciones correctivas.	SI	X				
9.4.6.	La información sobre el desempeño en SV, incluyendo las tendencias relativas al seguimiento, análisis de las mediciones y evaluación de resultados, incluyendo el grado de cumplimiento de los objetivos y metas de SV.	SI	X				
9.4.7.	La información sobre el desempeño en SV, incluyendo las tendencias relativas a los resultados de la auditoría y evaluaciones de la conformidad con los requisitos legales y otros requisitos que la organización suscriba.	SI	X				
9.4.8.	La revisión por la dirección incluye consideraciones con respecto a las oportunidades de mejora continua, incluyendo aquellas que consideren las nuevas tecnologías.	SI	X				
9.4.9.	La revisión por la dirección incluye consideraciones con relación a las comunicaciones pertinentes de las partes interesadas, incluyendo quejas.	SI	X				
9.4.10.	La revisión por la dirección incluye consideraciones concernientes a las investigaciones de los accidentes de tráfico y de otros incidentes de tráfico.	SI	X				
9.4.11.	Los elementos de salida de la revisión por la dirección deben incluir las decisiones relacionadas	SI	X				

	con las oportunidades de mejora continua, el logro de los resultados de SV y cualquier necesidad de cambio en el sistema de gestión de la SV.						
9.4.12.	La organización conserva información documentada como evidencia de los resultados de las revisiones por la dirección.	SI				X	
SUBTOTAL			150	0	12	0	162
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C+)/330)			49,10 %				
ACTUAR							
10. MEJORA		Aplica	A	B	C	D	
10.2. NO CONFORMIDADES Y ACCIONES CORRECTIVAS							
10.1.1.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización establece reaccionar a la no conformidad, y según sea aplicable tomar acciones para controlarla y corregirla.	SI	X				Lista de Hallazgos de Auditoría Interna Análisis de Causas y Planes de Acción.
10.1.2.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización establece reaccionar a la no conformidad, y según sea aplicable al hacer frente a las consecuencias.	SI	X				
10.1.3.	Ante una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV la organización evalúa la necesidad de acciones para eliminar las causas de la no conformidad, con el fin de que no vuelva a ocurrir ni ocurra en otra parte mediante la revisión de la no conformidad.	SI	X				
10.1.4.	Cuando suscite una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización evalúa la necesidad de acciones para eliminar las causas de la no conformidad, con el fin de que no vuelva a ocurrir ni ocurra en otra parte mediante la determinación de las causas de la no conformidad.	SI	X				
10.1.5.	Al ocurrir una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV la organización evalúa la necesidad de acciones para eliminar las causas de la no conformidad, con el fin de que no vuelva a ocurrir ni ocurra en otra parte mediante la determinación de si existen no conformidades similares, o que potencialmente podrían ocurrir.	SI	X				
10.1.6.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización establece implementar cualquier acción necesaria.	SI				X	
10.1.7.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización está comprometida en revisar la eficacia de las acciones correctivas tomadas.	SI	X				
10.1.8.	Al acontecer una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de la SV, la organización se responsabiliza, si es necesario, hacer cambios al sistema de gestión de la SV.	SI	X				
10.1.9.	Las acciones correctivas están adecuadas a los efectos de las no conformidades encontradas.	SI			X		

10.1.10.	La organización conserva información documentada, como evidencia de la naturaleza de las no conformidades y cualquier acción posterior tomada.	SI			X		
10.1.11.	La organización conserva información documentada, como evidencia de los resultados de cualquier acción correctiva.	SI			X		
10.3. MEJORA CONTINUA							
10.2.1.	La organización mejora continuamente la idoneidad, adecuación y eficacia del sistema de gestión de la SV.	SI		X			Plan de Auditoría Anual Lista de Hallazgos de Auditoría Interna Análisis de Causas y Planes de Acción
SUBTOTAL			70	5	9	0	84
Valor Estructura: % Obtenido ((A+B+C)/120)			70 %				
RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE LA SEGURIDAD VIAL							
REQUISITO DE LA NORMA			% OBTENIDO DE IMPLEMENTACIÓN		ACCIONES POR TOMAR		
4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN			92,86 %		MANTENER		
5. LIDERAZGO			26,40 %		IMPLEMENTAR		
6. PLANIFICACIÓN			71,16 %		MANTENER		
7. SOPORTE			50,00 %		MANTENER		
8. OPERACIÓN			62,50 %		MANTENER		
9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO			49,10 %		MEJORAR		
10. MEJORA			70,00 %		MANTENER		
% TOTAL RESULTADO DE CUMPLIMIENTO			60,29 %				
CALIFICACIÓN GLOBAL DE EVALUACIÓN DEL SISTEMA DE LA SEGURIDAD VIAL			ALTO				
Elaborado por: José Luis Arredondo Llamuca Tesista		Revisado por: MSc. Santiago Marcelo Vacas Director			Aprobado por: Juan Vicente Repetto Gerente		